Die Marktverhältnisse der deutschen Fahrradindustrie im Inland und im Ausland bis 1930.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät

der

Johann Wolfgang Goethe Universität zu Frankfurt a. M.

vorgelegt von

Ernst Schwarz

Diplomkaufmann aus Nürnberg.

Buchdruckerei M. Krahl, Erlangen-Bruck.

1937

Referenten: Professor Dr. Paul Arndt
Professor Dr. Fritz Henzel

Tag der mündlichen Prüfung: 23. Juni 1936.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen lieben Eltern
in Dankbarkeit gewidmet.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Allgemeiner Teil.

Kap. 1. Erklärung und Abgrenzung des Begriffs „Deutsche Fahrradindustrie“ 1
Kap. 2. Der Standort der deutschen Fahrradindustrie 3
Abschnitt 1: Entwicklung 3
Abschnitt 2: Standortverteilung 7
Kap. 3. Aufbau und Größe der deutschen Fahrradindustrie . . 14
Abschnitt 1: Entwicklung nach den Zahlen der gewerblichen Betriebsstatistik 1925 14
Abschnitt 2: Verbände 29
Kap. 4. Die Lohnverhältnisse der vier Hauptstandorte: Bielefeld, Brandenburg, Chemnitz und Nürnberg 29
Abschnitt 1: Der Lohn als Ausdruck der Produktivität . . 29
Abschnitt 2: Lohnvergleich der vier Hauptstandorte . . 31
Kap. 5. Die deutsche Fahrradproduktion 35
Abschnitt 1: Kleingewerbliche 35
Abschnitt 2: Großgewerbliche 36
Abschnitt 3: Entwicklung bis 1927 37

Besonderer Teil.

A. Die Marktlage im Inland seit 1927 42
Kap. 1. Die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel im Inland 42
Abschnitt 1: Allgemeine Bedeutung und Verwendung . . 42
Abschnitt 2: Spezielle Bedeutung als Sportmittel . . . 44
Abschnitt 3: Die relative Billigkeit der Fahrradbenützung . 45
Abschnitt 4: Die Konkurrenz der anderen Verkehrsmittel . 45
a) Großverkehrsmittel 45
b) Kleinverkehrsmittel 46
Abschnitt 5: Zusammenfassung und Folgerung . . . 48
Kap. 2. Die Kaufkraft der inländischen Käuferschichten . . . 49
Abschn. 1: Die Entwicklung der Reallöhne 49
Abschnitt 2: Die Einwirkung der Arbeitslosigkeit . . 53
Kap. 3. Die Preisgestaltung 57
Abschnitt 1: Die Entwicklung der Preise für Fahrradteile . 57

Seite

Abschnitt 2: Die Richtpreise des V. D. F. I. für Fahrräder . 58
Abschnitt 3: Die Preiskonvention vom Sept. 1930 zur Hebung des Preisstandes 60
Abschnitt 4: Vergleich mit den Fahrradpreisen vor dem Krieg 61
Kap. 4. Die Gestaltung des Inlandsabsatzes 62
Abschnitt 1: Das Verhältnis des Inlandsabsatzes zum Gesamtabsatz und die Entwicklung seit 1927 . . 62
Abschnitt 2: Das Mißverhältnis der Produktionskapazität an Fahrrädern zu den Absatzmöglichkeiten als Ursache der deutschen Fahrradkrise . . . 64
Abschnitt 3: Die Konkurrenz zwischen billigen Massenrädern und Markenrädern, sowie handwerksmäßiger und großgewerblicher Erzeugung 65
Abschnitt 4: Andere Formen des Konkurrenzkampfes . . 66
Abschnitt 5: Der Absatz in den einzelnen Berichtsjahren . 69
Kap. 5. Die Beeinflussung des Inlandsabsatzes 70
Abschnitt 1: Durch die Einwirkung der Mode . . . 70
Abschnitt 2: Durch den Bau von Fahrradwegen . . . 73

B. Die Marktlage im Ausland seit 1927 75
Kap. 1. Die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel im Ausland 75
Kap. 2. Die Gestaltung des deutschen Auslandsabsatzes an Fahrrädern und Fahrradteilen 76
Abschnitt 1: Entwicklung der Exportziffern 76
Abschnitt 2: Richtung der Ausfuhr 78
Abschnitt 3: Die deutsche Fahrradteileindustrie auf dem Weltmarkt 81
Abschnitt 4: Maßnahmen zur Förderung des deutschen Fahrradexports 82
Kap. 3. Die Stellung der deutschen Fahrradindustrie im Fahrradweltexport 85
Abschnitt 1: Die 10 größten Exportländer und die Entwicklung des Weltexports 85
Abschnitt 2: Lohnvergleich d. Hauptkonkurrenten Deutschland, England, Frankreich und Japan . . . 86
Kap. 4. Handelspolitik und ausländische Zölle 88
Abschnitt 1: Die allgemeine Entwicklung nach dem Krieg . 88
Abschnitt 2: Die freihändlerische Einstellung der deutschen Fahrradindustrie 89
Abschnitt 3: Zollübersicht der einzelnen Absatzländer . . 90
Kap. 5. Die einzelnen Produktions- und Absatzländer . . . 93
Abschnitt 1: England 93
„ 2: Frankreich 97
„ 3: Japan 99

Seite

Abschnitt 4: Vereinigte Staaten (U.S.A.) 101
„ 5: Niederlande 102
„ 6: Oesterreich 106
„ 7: Italien 107
„ 8: Schweiz 109
„ 9: Rumänien 111
„ 10: Bulgarien 111
„ 11: Ungarn 113
„ 12: Polen 115
„ 13: Die östlichen Randstaaten 118
a) Estland 118
b) Lettland 119
c) Litauen 121
„ 14: Die nordischen Länder 122
a) Dänemark 122
b) Norwegen 123
c) Schweden 124
„ 15: Andere europäische Länder 125
a) Spanien 125
b) Rußland 125
c) Jugoslawien 126
d) Türkei 126
„ 16: Ostasien (ausschl. Japan) 127
a) Niederländisch Indien 128
b) Die japanische Halbinsel Korea . . 128
c) China 129
d) Britisch-Indien u. andere britische Gebiete 129
e) Andere Gebiete in Ostasien . . . 130
f) Allgemeines 130
„ 17: Britisch-Westafrika 131
„ 18: Französisch-Westafrika 131
„ 19: Verschiedene überseeische Länder . . . 132
a) Kanada 132
b) El Salvador 133

Nachwort: Zusammenfassung und Schluß 134
Kap. 1. Die Notlage der deutschen Fahrradindustrie . . . 134
Kap. 2. Wege zu ihrer Sanierung 137
Abschnitt 1: Marktanpassung im Inland und Ausland . 137
„ 2: Monopol oder freie Konkurrenz? . . . 141
„ 3: Schluß 143

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547418_0062

Allgemeiner Teil.

Kapitel 1. Erklärung und Abgrenzung des Begriffs „Deutsche Fahrradindustrie".

In seiner weitesten Fassung umschließt der Begriff „Deutsche Fahrradindustrie" alles, was irgendwie an der Fahrradproduktion Anteil hat. Dies heißt, daß er von der Herstellung der Werkzeuge, Werkzeugmaschienen, Rohmaterialien, Halbfabrikate für Fahrräder, über die eigentliche Fahrraderzeugung hinaus, bis zur Fabrikation des Fahrradzubehörs und der Fahrradausrüstung reicht, daß ihm ferner zuzurechnen ist, der handwerksmäßige Kleinbetrieb und in gewissem Sinne auch der Fahrradhandel, insoweit er Fahrräder montiert und repariert. Eine solche Begriffsabgrenzung geht jedoch zu weit und ist daher nicht zweckmäßig. So wechselvoll das Bild der deutschen Fahrradindustrie in diesem weitesten Sinne ist, so verschieden sind auch die Ziele der einzelnen Produzentengruppen. Es geht dies schon daraus hervor, daß der Begriff „Fahrradindustrie i. w. S. „über den Begriff" eisenverarbeitende Industrie" hinausragt, da er auch die Herstellung der Fahrradgummibereifung, Fahrradsättel und -taschen, sowie der Fahrradteile, welche nicht aus Eisen sind, mitumfaßt.

Drei große Produzentengruppen sind zu unterscheiden:

a) Die Industrie der Fahrrad-Zubehörteile. Sie umfaßt die Laternenfabriken, Satteltaschenfabriken, Luftpumpenfabriken u. s. w. kurz alle die Fabrikationszweige, welche sich mit der Herstellung derjenigen Gegenstände befassen, die zur Komplettierung des Fahrrads gehören.

b) Die Industrie der Fahrradteile, wobei scharf zu trennen sind die Fabriken, welche Fahrradteile aus Eisen herstellen und die Fabriken, welche Fahrradteile fabrizieren, die aus anderen Stoffen bestehen. Meistens hat man es hier mit Spezialfabriken zu tun, welche sich auf die Herstellung bestimmter Einzelteile eingerichtet haben und hierin besonders leistungs-

fähig sind. Sie beliefern neben reinen Montagebetrieben, d. h. solchen (in der Hauptsache kleinen Zwergbetrieben), die alle Fahrradteile beziehen und lediglich zu fertigen Fahrrädern montieren auch die Fahrradfabriken, welche die zur Fabrikation nötigen Einzelteile nur z. T. im eigenen Betrieb herstellen und den Rest vorteilhafter beziehen.

c) Die eigentliche Fahrradindustrie. Ihr Hauptzweck ist die Herstellung von Fahrrädern. Soweit eine Fahrradteile- und Zubehörteilefabrikation damit verbunden ist, dient sie lediglich diesem Hauptzweck. An dieser Stelle muß auf die Gegenüberstellung von Kombinationsbetrieb und reinem Betrieb hingewiesen werden. Der kombinierte Betrieb spielt in der deutschen Fahrradindustrie eine große Rolle; es handelt sich um die Vereinigung von verwandten oder auch verschiedenen Produktionszweigen in einem Betrieb. Das Fabrikationsprogramm dieser Betriebe ist deshalb oft sehr mannigfaltig und enthält außer der Herstellung von Fahrrädern, Fahrradteilen etc. die von Motorrädern, Autos, Schreibmaschinen, Waffen, Werkzeugmaschinen, etc. (siehe die in Kap. 2 Abschnitt 2 im Anschluß an die einzelnen Standorte aufgeführten Firmen). Die Aufteilung und Zurechnung der Kombinationsbetriebe versucht die gewerbliche Betriebszählung durch die Verwendung der „technischen Betriebseinheit" (vergl. Kap. 3, Abschn. 1). Was man unter dem reinen Fahrradbetrieb zu verstehen hat, ist klar. Der Bau von fertigen Fahrrädern ist alleiniger Fabrikationsgegenstand und Fahrradteile, sowie Zubehör werden in mehr oder weniger großem Umfang von Spezialfabriken, bearbeitet oder roh, bezogen. Wichtig ist auch die Unterscheidung in Groß- Mittel- und Kleinbetrieb (Näheres: S. 17, 35ff.). Ueber Groß- und Mittelbetrieb ist nichts zu bemerken, da ihr Typ die Fabrik ist, dagegen muß beim Kleinbetrieb, dessen Grenzen flüssig sind, eine Scheidung getroffen werden in den kleinen Fabrikbetrieb und den Handwerkerbetrieb. Es stehen sich also gegenüber der Groß- Mittel- und Kleinbetrieb als Fabrikbetrieb und der Handwerkerbetrieb, oder

a) der großgewerbliche Betrieb, d. i. die Fabrik

b) der kleingewerbliche Betrieb, d. i. das Handwerk.

Die anzustellende Untersuchung über die deutsche Fahrradindustrie hat sich in der Hauptsache mit der zuletzt genannten Produzentengruppe und zwar mit den Fahrradfabriken zu

beschäftigen. Die Verhältnisse der Fahrradteile- und Zubehörteileindustrie, sowie der handwerksmäßigen Fahrradfabrikation werden dabei nur, wenn aus Vergleichsgründen notwendig, berührt, oder wenn sie die Interessen des Untersuchungsobjekts beeinflussen.

Kapitel 2. Der Standort der deutschen Fahrradindustrie.

1. Entwicklung.

Nach Alfred Weber[1]) ist jeder isolierte industrielle Produktionsprozeß durch die drei Elemente Material- bezw. Kraftstofflager, Konsumort und Arbeitsort notwendig mit der Fläche, dem sog. Grundnetz verbunden. Regional gesehen kann also der Standort einer Industrie sein:

a) rohstofforientiert
b) konsumorientiert
c) arbeitsorientiert

Diese Orientierung wird primär durch das Verhältnis der sog. generellen Regionalfaktoren bestimmt, d. s. Kostenvorteile der in ihrer Höhe geographisch bedingten Transportkosten und Arbeitskosten[2]). Hinzutreten als Ablenkungskräfte, bezw. Endorientierungskräfte, Faktoren sekundärer Art, nach Weber die sog. Agglomerativ- und Deglomerativfaktoren, auf welche die Häufungsverhältnisse der Industrieprozesse zurückzuführen sind. Bei den Agglomerativfaktoren handelt es sich um Kostenvorteile, die dadurch entstehen, daß die Produktion an einem Platz zusammengeballt oder konzentriert ist, während die Deglomerativfaktoren Kostenvorteile sind, welche sich aus der Auflösung oder Dezentralisation dieser Zusammenballung ergeben. M. a. W. der primäre Orientierungsgrundbau wird durch Konzentrations- und Dezentralisationserscheinungen endgültig (d. h. sekundär) bestimmt, bezw. durch ihre Resultante, welche man schlechthin als Agglomeration bezeichnen kann. Da bereits die Transportorientierung und die Arbeitsorientierung Häufungen, bezw. Verteilungen der Industrie bedingt, so kann man aber auch hier schon in gewissem Sinne von Agglo-

1) Ders., Industr. Standortslehre, Grundriß d. Sozialökonomik, Bd. 6, Seite 63.
2) Alfred Weber, Grundr. d. Soz.-Oek., Bd. 6, S. 61.

merationstendenzen sprechen, die von Weber als „Voragglomeration“ und „Zufallsagglomeration“ benannt werden.

Wie verhält es sich nun mit der Standortentwicklung der deutschen Fahrradindustrie? Die eigentliche Standortfigur wird von Konsum- und Materialort gebildet, zu denen sich der Standort an einem Transportminimalpunkt orientiert, wenn man annimmt, daß die Arbeitskosten bei der Orientierung nicht mitwirken. Zu Beginn der 80er Jahre, den Entstehungsjahren der deutschen Fahrradindustrie, fiel der Transportminimalpunkt mit dem Konsumort zusammen. Wie Rud. Lerch[1]) ausführt, „war, was bis dahin an Fahrrädern als deutsches Fabrikat galt, im Grunde englisch“. „Einige Schlossereien oder Nebenbetriebe von Wagenbauanstalten und Eisenverarbeitungsfabriken bezogen die meisten Fahrradteile fertig aus England und besorgten in der Hauptsache nur die Montage. Die Produktion solcher Betriebe, die oft nur von einem oder zwei Menschen unternommen waren, war natürlich sehr gering und versorgte nur einen kleinen naheliegenden Markt“. Da dieser im allgemeinen überall gegeben war, so entstanden die ersten Fahrradbetriebe einfach dort wo Menschen die Initiative dazu ergriffen. Die Tatsache, daß die zu fertigen Fahrrädern zusammengestellten Fahrradteile im Güterverkehr als „Sperrgut“ nur zu einem höheren Tarifsatz befördert werden, gestattete jedoch nicht, den Absatz über den kleinen Kundenkreis hinaus zu vergrößern. Bei gleichem Frachtsatz für Fahrräder und Fahrradteile wäre eine Erweiterung des Absatzgebietes möglich gewesen, da die zur Fertigmontage nötigen Fahrradteile als Reinmaterialien anzusehen sind, also ohne Rückstände in das Fertigprodukt „Fahrrad“ eingehen und deshalb montiert sowohl, als auch demontiert, in ihrem vollen Gewicht transportiert werden müssen. Dies gilt auch heute noch, soweit es sich um bloße Montagebetriebe handelt. Man denke an die zahlreichen Reparaturwerkstätten und Händler, welche sich mit Fahrradmontage befassen, und sich überall vorfinden, um den lokalen Bedarf zu befriedigen. (Vergl. Kap. 3, Abschn. 1).

In den Jahren 1885—1888 brachte die Zunahme der Nachfrage nach Fahrrädern, hervorgerufen durch die Schaffung des

---

1) Rud. Lerch, Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft, Schmollers Jahrbuch, Jhrg. 1900, Bd. I, S. 312.

Niederrads und die Dunlop'sche Erfindung des luftgefüllten Gummireifens, die Gründung der ersten größeren Fabriken, welche die Herstellung von Fahrrädern und gewissen Fahrradteilen betrieben. Vielfach waren es auch Nebenbetriebe von Maschinenfabriken, vor allem Nähmaschinenfabriken, eine Kombination, welche sich bekanntlich auch heute noch vorfindet. Es wurden nunmehr aus England lediglich noch Rohstoffe bezogen und im Inland zu fertigen Teilen verarbeitet. Die Tendenz ging immer mehr dahin, solche Teile über den eigenen Bedarf hinaus zu produzieren, also neben der Fabrikation von Fahrrädern auch die von Fahrradteilen aufzunehmen. Auch andere Fabriken z. B. Eisen- und Metallgießereien, Waffenfabriken. u. s. w. zeigten dieses Bestreben und die deutsche Fahrradindustrie machte sich so bald von der englischen unabhängig.

Es ist nun zu fragen ob aus dieser Emanzipation eine Verlagerung des Transportminimalpunktes resultierte. Wie Alfr. Weber ausführt, können nur lokalisierte, d. h. an bestimmten Arten vorhandene Materialien, z. B. Kohle, Eisenerz die Standortverhältnisse beeinflussen, nicht dagegen „Ubiquitäten" welche überall zu gewinnen sind. Die Fahrradindustrie verwendet für ihre Fabrikation, Reinmaterialien, Rohmaterialien mit geringen Rückständen und Gewichtsverlustmaterial. Nach O. E. Seyferth[1]) werden zu 100 kg Fertigprodukt ca. 200 kg Kohle d. h. Gewichtsverlustmaterial benötigt. Dieser überwiegende Verbrauch von Gewichtsverlustmaterial müßte eigentlich den Transportkostenminimalpunkt vom Konsumort nach dem Materialort attrahiert haben, da die Kohle in keiner Weise in das Endprodukt übergeht, sondern lediglich Umformungseffekt besitzt und so überflüssige Transportkosten verursachen würde. Tatsächlich ist die deutsche Fahrradindustrie und Teileindustrie in den Eisenerz- und Kohlengebieten z. B. im Rheinland, Westfalen und Sachsen stark vertreten (vergl. Abschnitt 2). Eine bedeutende Tarifermäßigung auf Kohle wirkt abschwächend auf diese Attraktionskraft. Dennoch kann man von einer Ueberlegenheit des Materialorts über den Konsumort sprechen, da der Materialindex, d. i. das Verhältnis des lokalisierten Materialgewichts auf Seiten des Materialorts zum Produktgewicht des Konsumorts zugunsten des Materialorts entscheidet. Er

1) Ders., Die deutsche Fahrradindustrie, Heidelb. Diss. 1912, Kap. Standort.

ist nach den Berechnungen Seyferts größer als 1 und die deutsche Fahrradindustrie müßte aus diesem Grunde bei Negierung des Arbeitskostenfaktors und des Agglomerationsfaktors materialorientiert sein[1]).

Diese beiden letzgenannten Faktoren sind es aber gerade, welche den Standort der deutschen Fahrradindustrie bei ihrem Emporblühen bedeutend beeinflußten. Bei dem hohen Arbeitswert, den das Fahrrad verkörpert, ist es klar, daß die auf Grund der verschiedenen Arbeitsleistungen der Menschen verschiedenen Arbeitskosten als der zweite regionale Standortsfaktor eine gewisse Deviation von den Transportminimalpunkten nach den optimalen Arbeitsplätzen bedingten, d. h. daß eine Orientierung nach Plätzen mit höheren Transportkosten aber dafür niederen Arbeitskosten stattfand. Daß eine solche Ablenkbarkeit von den sogen. Arbeitskostenersparnissen, vielmehr dem Ueberwiegen derselben über die durch die Ablenkung bedingten Transportkostenzuschläge abhängig war, bedarf keiner weiteren Erklärung. Grenze ist somit die „kritische Isodapane", d. i. nach Alfred Weber diejenige Niveaulinie, welche Arbeitskostenvorteile und Transportkostennachteile aufhebt. Die hohe Attraktionskraft der großen Produktions- und Bevölkerungszentren, welche die guten Arbeitsmärkte darstellen und

---

1) Zur Erläuterung diene kurz folgendes: Der Materialindex bedingt, wenn er größer als 1 ist, das Wegziehen der Produktion vom Konsumort zu den Materialorten. Er wird allein durch die Relation

$$\frac{\text{Reinmaterial} + \text{Gewichtsverlustmaterial}}{\text{Reinmaterial} + \text{Ubiquitäten}} = \frac{\text{Gewicht der Materialorte}}{\text{Produktgewicht d. Konsumorts}}$$

bestimmt. Die Reinmaterialien kommen mit vollem Gewicht in der Komponente des Materialorts (Rohmaterial minus Gewichtsverlustmaterial = Reinmaterial), sowie der Komponente des Konsumorts (Fertigprodukt minus Ubiquitäten = Reinmaterial) vor. Die Ubiquitäten treten erst in der Komponente des Konsumorts auf, da sie überall gewonnen und verarbeitet werden können.

Seyfert nahm das Reinmaterial mit 100 an und berechnete für das Gewichtsverlustmaterial Kohle, bei Annahme von 200 kg auf 100 kg Fertigprodukt und einer 56%igen Tarifermäßigung auf Kohle 112. Das Fertigprodukt Fahrrad wurde von ihm bei Berücksichtigung einer 50%igen Tariferhöhung für Sperrgut statt mit 100 mit 150 angesetzt. Es ergab sich somit folgendes Verhältnis

$$\frac{100 + 112}{150}$$

d. i. ein Materialindex größer als 1.

für Industrie und Arbeiter bedeutende Vorteile bieten, schafft auch für die deutsche Fahrradindustrie hohe Kostenersparnis und hat ihre kritische Isodapane weit hinausgeschoben. Hinzutreten noch die Agglomerationrersparnisse, welche sich in technischer-organisatorischer Hinsicht ergeben und eine Verbilligung der Arbeitsdurchführung mit sich bringen, also kostensenkend sind. Allerdings wirken dem wieder Deglomerationserscheinungen entgegen, indem sie die Agglomeration in gewissem Sinne auflockern, da die Dichte derselben Löhne, Materialien, Gebäude, Grund und Boden etc. verteuert.

Dies ist auch für die großen Betriebe der Fahrradindustrie insbesondere für die Kombinationsbetriebe der Anlaß, ihren Standort an der Peripherie, in Vororten der Großstädte, in der Nähe derselben, d. h. in Kleinstädten, welche in Industriebezirken oder auf dem Wege dorthin liegen, zu wählen. Die Kleinstädte sind im übrigen Sitz der konsumorientierten Fahrradmontage, also der Händler und des Handwerks.

Von den Mittel- und Großstädten sind der günstigste Standort der Fahrradindustrie- und Teileindustrie die reinen Industriestädte an Eisen- und Kohlenlagern oder in ihrer Nähe, da sie gleichzeitig die Vorteile der Materialorientierung und der Agglomeration gewähren. Sie sind natürlich den in rein historisch-gewachsenen arbeitsorientierten Industriebezirken gelegenen Mittel- und Großstädten standortmäßig überlegen, so daß also die rheinisch-westfälische Fahrradindustrie günstigere Standortbedingungen besitzt, als diejenige z. B. Württembergs. Vollkommen fehlen die Grundlagen des Standorts den sogenannten Rentnerstädten z. B. Wiesbaden, Baden-Baden, etc. in denen nur eine zahlungsfähige Bevölkerung (Rentner!) und nicht die notwendigen Arbeitskräfte sich vorfinden. Sie werden als zu teuer im allgemeinen von der Industrie gemieden.

Selbstverständlich ist die große Bedeutung der Bezirke, welche eine Riesenstadt, wie Berlin, umgeben, für den Standort der Fahrradindustrie, da sie als einer der stärksten Arbeitsmärkte des Reiches gleichzeitig ein Zentrum arbeitsorientierter Industrie darstellt.

2. Standortverteilung.

Auskunft über die standortmäßige Verteilung der deutschen Fahrrad- und Fahrradteileindustrie gibt die gewerbliche Be-

triebsstatistik von 1925 (siehe Tabelle 1). Darnach entfallen an beschäftigten Personen auf Preußen allein 54,8%, auf Sachsen 13,3%, auf Bayern 12,6% und auf alle übrigen deutschen Länder nur 19,7%[1]).

Westfalen: Hier liegt das Hauptzentrum. Mit der Herstellung von Fährrädern waren 1925 beschäftigt 4030 Personen d. s. 12,1% des Reichs, während in der Fahrradteileindustrie 6830 Personen, d. s. 25,8% des Reichs tätig waren. Der bedeutendste Standort ist Bielefeld. Von bekannteren Fahrradfabriken sind u. a. zu nennen:

Der Standort der deutschen Fahrradindustrie und Fahrradteileindustrie nach der gewerblichen Betriebsstatistik 1925[2]).

(Technische Einheiten)

Länder und Provinzen	Anzahl der Betriebe	Anzahl der Personen	Anteil der Pers. v. H.
Preußen	608	32750	54,8
Berlin	41	1677	2,8
Brandenburg	27	3907	6,5
Pommern	2	48	0,1
Niederschlesien	22	360	0,6
Sachsen (Provinz)	61	4167	7,0
Hannover	27	613	1,0
Westfalen	162	10864	18,2
Hessen-Nassau	44	3328	5,6
Rheinprovinz	204	7319	12,2
übrige Provinzen	18	467	0,8
Bayern	132	7528	12,6
Südbayern	38	535	0,9
Nordbayern	83	6456	10,8
Sachsen (Freistaat)	111	7948	13,3
Württemberg	57	3679	6,2
Baden	29	2422	4,0
Thüringen	94	2453	4,1
Hessen	11	1963	3,3
übrige Länder	57	1060	1,7
Deutsches Reich	1099	59803	100,0

1) Die Angaben bei den Standorten über die einzelnen Firmen, betr. Kapital, Beschäftigtenzahl, Produktionskapazität, etc. entstammen der Jubiläumsfestschrift des „Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller e. V. Berlin u. der deutschen Bergwerkszeitung v. 14. 12. 30.

2) Entnommen: Gewerbe- u. Betriebszählung, 1925, Bd. 418.

1. Ankerwerke A.-G., Bielefeld, gegr. 1876, Kap. 2,4 Mill. Mk., ca. 2000 Personen, Produktionsprogramm: Fahrräder, Nähmaschinen, Registrierkassen, Frankotyps, Produktionskapazität: 15000 Fahrräder jährl.

2. Dürkopp A.-G. Bielefeld, gegr. 1867, ca. 7 Mill. Mk. Kap., ca. 4200 Pers. Prod. Programm: Fahrräder, Nähmaschinen, Lastkraftwagen, Gießereierzeugn. Prod. Kapaz. 40000 Fahrräder jährlich.

3. Mammut-Fahrradwerke G. m. b. H., Bielefeld, gegr. 1907 ca. 90 Pers. Prod. Programm: Fahrräder, Prod. Kapaz. 6000 Fahrräder jährlich.

4. Meister-Fahrradwerke G. m. b. H., Bielefeld, gegr. 1921 ca. 300 Pers., Prod. Programm: Fahrräder, Rahmen und Fahrradteile, Prod. Kapaz. 20000 Fahrräder jährl.

5. Siegener Maschinenbau A.-G., Abt. Ingowerke Siegen, Kap. 3,5 Mill. Mk., ca. 400 Pers., Produktionsprogramm: Fahrräder, Kinderfahrräder, Fahrradteile Prod. Kapaz. 20000 Fahrräder jährl.

6. Wittler-Werke G. m. b. H., Bielefeld gegr. 1903, 500 Pers. Produktionskapazität: 10000 Fahrräder jährl.

Rheinprovinz: Man zählte hier 1925 rund 4280 Personen, d. s. 16,2% des Reichs, welche mit der Herstellung von Fahrradteilen beschäftigt waren, während 3039 Personen auf die Fahrradindustrie entfielen. Einige der in diesem Gebiet befindlichen Fahrradunternehmungen sind:

1. Duisburger Fahrradfabrik Schwalbe A.-G., Duisburg-Wannheimerort, gegr. 1898, Herstellung von Markenfahrrädern Kap. 650000 Mk., 160 Personen.

2. Fahrrad-Werke Bismarck A.-G. Köln, gegr. 1896, Herstellung von Fahrrädern- und Fahrradteilen, Kap. 1,2 Mill. Mk. 480 Pers., Prod. Kapaz. 25000 Fahrräder jährl.

3. Köln-Lindenthaler Metallwerke A.-G., Köln, gegr. 1894 Herstellung von Maschinen, Apparaten und Werkzeugen aller Art, ferner Waren aus Eisen, Stahl und anderen Metallen, insbes. Herstellung von Fahrrädern und Fahrradteilen, etc. Kap. 1,75 Mill. Mk. Prod. Kapaz. 65000 Fahrräder jährl., ca. 600—700 Personen.

Provinz Sachsen: Sie ist gemessen an der Zahl der beschäftigten Personen der dritte Hauptbezirk der Fahrradindustrie in Preußen mit 7% aller in der deutschen Fahrrad- und

Fahrradteileindustrie beschäftigten Personen. Von insgesamt 4167 Beschäftigten sind 3240 = 9,7% des Reichs mit der Herstellung von Fahrrädern beschäftigt.

Die Provinzen Berlin-Brandenburg: zusammengenommen übertreffen sie hinsichtlich der beschäftigten Personen mit 9,3% die Provinz Sachsen um 2,3%. Zu nennen ist vor allem die Stadt Brandenburg, welche eine bedeutende Fahrzeugindustrie besitzt und daher auch als Fabrikationsort für Fahrräder bedeutungsvoll ist. Nachstehend einige Unternehmungen, welche in den beiden Provinzen ihren Sitz haben:

1. Corona-Fahrradwerke und Metallindustrie A.-G., Brandenburg, gegr. 1896 Herstellung von Fahrrädern, Metallwaren und Motorfahrzeugen, Kapital ca. 1,2 Mill. Mk. 480 Pers.

2. Excelsior- Fahrradwerke, Gebr. Konrad und Patz, gegr. 1896, Herstellung von Fahrrädern und Fahrradteilen, Kap. 3,6 Mill. Mk., ca. 1400 Pers. Prod. Kap. 150000 Fahrräder jährl.

3. Finsterwalder Fahrradwerke, Arthur Tonke, Finsterwalde (N. L.), gegr. 1909, Herstellung von Fahrrädern, ca. 160 Personen.

4. Niederlausitzer Fahrradwerke Prochnow und Bergmann, Finsterwalde (N. L.) gegr. 1898, Fahrradfabrikation, ca. 400 Personen, Produktions Kapazität 30000 Fahrräder jährl.

5. Norddeutsches Fahrradwerk A.-G., Berlin, gegr. 1924, Bau von Fahrrädern, ca. 190 Personen, Kap. 50000 Mk. Prod. Kap. 6000 Fahrräder jährlich.

6. Gebr. Reichstein, Brennaborwerke, Brandenburg, gegr. 1871, Herstellung von Motorwagen, Fahrrädern und Kinderwagen, ca. 8000 Personen, Prod. Kapaz. 70000 Fahrräder jährl.

7. Urania-Fahrradwerke Paul Thanner, O. H. G., Cottbus gegr. 1895, Herstellung von Fahrrädern, ca. 120 Personen, Prod. Kapaz. 50000 Fährräder jährl.

Hessische Gebiete und Pfalz: Mit der Herstellung von Fahrrädern waren 1925 4010 Personen = 12,0% des Reichs beschäftigt und mit der Herstellung von Fahrradteilen 1820 Personen = 6,9% des Reichs. Sitz der Fahrradfabrikation in Hessen-Nassau ist hauptsächlich Frankfurt, während für Fahrradteile der Landkreis Hanau in Frage kommt. In Hessen ist der Kreis Groß-Gerau mit Rüsselsheim Standort der Fahrradfabrikation. Vier bedeutende Unternehmungen in diesem Bezirk sind:

1. Adler-Werke, vorm. Heinrich Kleyer A.-G., Frankfurt a. M., gegr. 1880, Herstellung von Automobilen, Fahrrädern und Schreibmaschinen, ca. 6500 Pers. Kap. ca. 19 Mill. Mk., Prod. Kapaz. 35000 Fahrräder jährlich.

2. Adam Opel, Rüsselsheim, gegr. 1862, Herstellung von Autos und Fahrrädern, ca. 12000 Pers., Prod. Kapaz. 360000 Fahrräder jährlich.

3. Pfälzische Nähmaschinen- und Fahrradwerke Kayser, Kaiserslautern, Prod. Kapaz. 25000 Fahrräder jährl. Kap. 3,14 Mill. Mk.

4. Torpedo, Fahrräder, Schreibmaschinen Weilwerke A.-G., Frankfurt-Rödelheim, gegr. 1896, Herstellung von Fahrrädern, Schreibmaschinen und Standardschreibmaschinen, ca. 900 Personen, Kapital 1,6 Mill. Mk. Prod. Kapaz. 20000 Fährräder jährl.

Freistaat Sachsen: Nach der Textilindustrie ist die Industrie des Maschinen- Apparate- und Fahrzeugbaus die zweitgrößte Industrie Sachsens. Von insgesamt 178000 im Jahre 1925 in diesem Geschäftszweig beschäftigten Personen waren 7948 Personen mit der Herstellung von Fahrrädern u. Fahrradteilen beschäftigt. Der sächsischen Fahrrad- und Fahrradteileindustrie gehören u. a. nachstehende Unternehmungen an:

1. Dromos-Fahrradwerke, Rich. Stölzel G. m. b. H., Leipzig, gegr. 1906, Fabrikation und Vertrieb von Fahrrädern, ca. 130 Personen, Prod. Kap. 6000 Fahrräder jährl.

2. Elite-Diamant A.-G., Siegmar/Sa., gegr. 1885, Herstellung von Fahrrädern, Motorrädern, Strickmaschinen und Platinen, ca. 2000 Arbeiter und Angestellte, Kap. 6 Mill. Mk. Kapaz. 60000 Fahrräder jährl.

3. Glückauf-Werke-Oberschnar. b. Freiberg i. Sa., Theodor Dürsel, gegr. 1897, Herstellung von Fahrrädern, ca. 60 Pers., Prod. Kap. 3000 Fahrräder jährl.

4. Heinsberger-Metallwerke G. m. b. H., Hainsberg i. Sa., gegr. 1902, Herstellung von Fahrrädern und Fahrradteilen, ca. 270 Pers. Prod. Kap. 6000 Fahrräder jährl.

5. Nationale Automobil-Gesellschaft A.-G., Abtlg. Prestowerke Chemnitz, gegr. 1897, Herstellung von Fahrrädern und Automobilen, ca. 2000 Pers., Kap. 17 Mill. Mk. Prod. Kapaz. 50000 Fahrräder jährl.

6. Phänomen-Werke, Gustav Hiller A.-G., Zittau, gegr. 1888, Herstellung von Fahrrädern und Motorfahrzeugen, ca. 900 Personen, Kap. 2,4 Mill. Mark Prod. Kap. 20000 Fahrräder jährlich.

7. Seidel und Naumann, Dresden, Prod. Kapaz. 30000 Fahrräder jährl., Kapital 6,07 Mill. Mk.

8. Wanderer-Werke, vorm. Winklhofer und Jaenicke A.-G., Schönau b. Chemnitz gegr. 1885, Herstellung von Fahrrädern, Motorrädern, Autos, Fräsmaschinen, Schreibmaschinen etc., Kap. ca. 16 Mill. Mk. Prod. Kapaz. 30000 Fahrräder jährl.

Bayern rechts des Rheins: Nürnberg mit über $^3/_4$ der in der bayerischen Fahrradindustrie beschäftigten Personen ist Hauptstandort. Eine umfangreiche mechanische Industrie mit einem gut vorgebildeten Arbeiterstamm waren hier der Entwicklung der Fahrradfabrikation besonders günstig. Fahrradteile werden in Schweinfurt hergestellt. Bedeutende und bekannte Unternehmungen der Fahrradindustrie in Bayern sind:

1. Express-Werke A.-G., Neumarkt (Opf.), gegr. 1882, Fahrradfabrikation, ca. 160 Personen, Kap. 160000 Mk., Prod. Kapaz. 12000 Fahrräder jährl.

2. Mars-Werke A.-G., gegr. 1873, Herstellung von Fahrrädern und Werkzeugmaschinen, ca. 600 Pers., Kapital 2 Mill. Mk., Prod. Kapaz. 20000 Fahrräder jährl.

3. Nürnberger Herkules-Werke A.-G., Nürnberg, 1886, Fahrrad- und Fahrzeugfabrikation, ca. 300 Personen, Kap. 1,6 Mill. Mk., Prod. Kap. 25000 Fahrräder jährl.

4. Triumph-Werke A.-G., Nürnberg, gegr. 1896, Herstellung von Fahrrädern, Motorrädern und Schreibmaschinen, ca. 1200 Pers., Kapital ca. 3 Mill. Mk., Prod. Kapaz. 30000 Fahrräder jährlich.

5. Viktoria-Werke A.-G. Nürnberg, Prod. Kapaz. 30000 Fahrräder jährl., Kap. 2,47 Mill. Mk.

Württemberg und Baden: Die Maschinen-Apparate- und Fahrzeugindustrie ist hier vorwiegend großbetrieblich, ja riesenbetrieblich orientiert. Die stärkte Tendenz zum Riesenbetrieb zeigen die kombinierten Betriebe. Solche Betriebe, die vor allem Fahrräder herstellen, sind:

1. Maschinenfabrik Gritzner A.-G., Durlach, gegr. 1872, Herstellung von Nähmaschinen, Fahrrädern etc. ca. 2900 Personen, Kap. 6,3 Mill. Mk., Prod. Kapaz. 20000 Fahrräder jährl.

2. Eisenwerke Gaggenau A.-G., Gaggenau (Baden) gegr. 1630, Herstellung und Vertrieb von Fahrrädern, Gasapparaten und Herden, Holzbearbeitungsmaschinen, ca. 1600 Pers., Kap. 4,48 Mill. Mk.

3. N.S.U. Vereinigte Fahrzeugwerke A.-G., gegr. 1873, Neckarsulm, Bau von Motorfahrzeugen, Fahrrädern und Freilaufbremsnaben, ca. 5000 Pers., Kap. 12,5 Mill. Mk., Prod. Kapazität 25000 Fahrräder jährl.

Im übrigen sind insgesamt rund 6100 Personen = 10,2% der in der deutschen Fahrrad- und Fahrradteileindustrie Beschäftigten in der württembergischen und badischen Fabrikation von Fahrrädern und Fahrradteilen tätig.

Thüringen: Standort der Fahrrad- und Fahrradteileindustrie sind Eisenach, Schleusingen, Schmalkalden und Zella-Mehlis. Ferner sind zu nennen:

1. C. G. Haenel, Waffen- und Fahrradfabrik, Suhl, gegr. 1840, Fabrikation von Waffen aller Art, Fahrrädern, Automobilteilen, ca. 500 Personen, Prod. Kapaz. 6000 Fahrräder jährl.

2. Thüringische Maschinen- und Fahrradfabrik Walter u. Co. G. m. b. H., Mühlhausen, gegr. 1895, Fabrikation von Marken- und Spezialrädern, Strick- und Spulmaschinen, ca. 500 Pers., Prod. Kap. 10000 Fahrräder jährl.

Nachstehend noch einige Unternehmungen aus unbedeutenden Standortbezirken der deutschen Fahrradindustrie:

Schlesien: Molto-Fahrradwerke G. m. b. H. Görlitz, gegr. 1906, Herstellung von Fahrrädern, ca. 60 Arbeiter, Produktionskapaz. 3000 Fahrräder jährl.

Pommern: Nähmaschinen- und Fahrräderfabrik Bernh. Stoewer A.-G., Stettin-Grünhof, gegr. 1858, Herstellung von Nähmaschinen, Fahrrädern und Schreibmaschinen, ca. 1200 Pers., Kap. 3,6 Mill. Mk., Prod. Kapaz. 15000 Fahrräder jährl.

Braunschweig: Panther A.-G., Braunschweig, gegr. 1896, Herstellung von Fahrrädern und Kinderwagen, ca. 350 Pers., Kap. 700000 Mk. Prod. Kapaz. 12000 Fahrräder [1]).

1) Die Angaben über die einzelnen Firmen, betr. Kapital, Beschäftigtenzahl, Produktionskapazität, etc. entstammen der Jubiläumsfestschrift des V. D. F. i. e. V., Berlin und der deutschen Bergwerkszeitung v. 14. 12. 30.

Kapitel 3. Aufbau und Größe der deutschen Fahrradindustrie.

1. Entwicklung nach den Zahlen der gewerblichen Betriebszählung 1925.

Deutschland hatte nach einer Statistik des „Radmarkts", Bielefeld bereits im Jahre 1887: 64 Betriebe mit 1150 Arbeitern, welche ca. 7000 Fahrräder im Jahre herstellten. In einem Zeitraum von 40 Jahren konnte sich die deutsche Fahrradindustrie immer besser entwickeln, so daß sie heute eine sehr beachtenswerte Industrie darstellt. Das Fortschreiten der Technik brachte eine stetige Verbesserung und Verbilligung der Fabrikationsmethoden mit sich und das Wachsen des Verkehrs machte das Fahrrad mehr und mehr zum allgemeinen Verkehrsmittel.

Nach der gewerblichen Betriebszählung von 1925[1]) ist die Entwicklung der deutschen Fahrradindustrie, soweit sie die Herstellung von Fahrrädern und Fahrradteilen umfaßt, seit 1895 folgende:

1895	243	Betriebe	7186	Personen	1316	Pferdekräfte
1907	2148	„	19859	„	9353	„
1907	2039	„	19668	„	9331	„
1925	1099	„	59863	„	55521	„

Die vorstehenden Zahlen beziehen sich auf technische Betriebseinheiten (vergl. darüber die Ausführungen auf S. 15 über die gewerbliche Betriebszählung von 1925), da nur auf dieser Grundlage ein Vergleich der verschiedenen Betriebszählungen möglich ist. Außerdem läßt sich auch nur durch sie die Entwicklung der deutschen Fahrradindustrie in ihrer vollen Größe erkennen. Die Zahlen, welche unterstrichen sind kennzeichnen den Umfang der Fahrrad- und Fahrradteilefabrikation im heutigen Reichsgebiet nach dem Stand von 1907. Wie die obige Zusammenstellung zeigt, ist in der Herstellung von Fahrrädern und Fahrradteilen seit 1907—1925 eine sehr erhebliche Konzentration eingetreten. Die Anzahl der Betriebe hat sich um fast die Hälfte vermindert, während die Anzahl der beschäftigten Personen um mehr als das 3,3 fache und die Anzahl der verwendeten Pferdekräfte um nahezu das 6 fache gestiegen ist. Gleichzeitig ersieht man daraus, daß sich das Verhältnis von den beschäftigten Personen zu den verwendeten Pferdekräften

1) a.a.O. Bd. 414—418.

seit 1895 erheblich nach der Seite der Verwendung von Pferdekräften verschoben hat, daß also relativ gesehen, die Handarbeit mehr und mehr von der Maschinenarbeit überholt wurde. Im Jahre 1895 kamen auf eine Person ca. 0,18 PS, 1907 bereits ca. 0,47 PS und 1925 ca. 0,93 PS, d. i. gegenüber 1895 mehr als das 5 fache und gegenüber 1907 nahezu das Doppelte. Daß neben diesem technischen Fortschritt die Beschäftigten-Ziffer von 1907—25 sich verdreifachen konnte mag dafür sprechen, daß in Anbetracht des Aufstiegs der Fahrradindustrie auch die Handarbeit zunahm.

Auch über den Stand des Aufbaus und der Größe der deutschen Fahrradindustrie werden von der gewerblichen Betriebszählung 1925 wertvolle Aufschlüsse gegeben. Allgemein ist zunächst dazu zu sagen, daß die Aufbereitung des gesamten Zählstoffes nach örtlichen Betriebseinheiten, technischen Betriebseinheiten und Wirtschaftseinheiten geschehen ist. Die gewerbliche Betriebszählung 1925 versteht unter örtlicher Einheit = Niederlassung, unter technischer Einheit = Betrieb, unter Wirtschaftseinheit = Unternehmung. Die örtlichen Einheiten umfassen die räumlich zusammenhängenden und unter einheitlicher Leitung stehenden örtlichen Niederlassungen (Fabrik, Geschäft, Filiale), die technischen Einheiten gliedern die in einer örtlichen Niederlassung (kombinierter Betrieb!) zusammengefaßten Produktions- und Handelszweige (Fahrradbetrieb und Motorradbetrieb) und die Wirtschaftseinheiten geben die Zusammenfassung der örtlichen Niederlassungen (Haupt- und Zweigniederlassungen) zur Unternehmung (Firma!) wieder. Grundlegende Erhebungseinheit der Betriebszählung von 1925 ist die örtliche Betriebseinheit, deren Wahl auf die äußerlich leichtere Erfaßbarkeit dieser Betriebseinheit zurückzuführen ist. Sie hat damit eine andere Erhebungsgrundlage gewählt, als die Betriebszählung von 1907, welcher die technische Betriebseinheit zugrunde lag und mit der sie auch nur vermittels dieser einigermaßen verglichen werden kann. Der Vorteil der Verwendung der örtlichen Betriebseinheit als grundlegende Erhebungseinheit liegt darin, daß sie eine sichere Grundlage schafft für die Erkenntnis der Betriebskonzentration und Betriebsintegration und die reinliche Scheidung in Groß-, Mittel- und Kleinbetrieb. Jedoch bringt sie auch den Mangel mit sich, daß Kombinationsbetriebe, also solche Betriebe, welche sich aus mehreren Teil-

betrieben zusammensetzen, nicht zerlegt werden dürfen und der Gewerbeposition zugerechnet werden müssen, welcher sie überwiegend angehören. Zur Ergänzung verwendet die gewerbliche Betriebszählung 1925 deshalb auch die technische Betriebseinheit, um die kombinierten Betriebe in ihre Einzelbetriebe zerlegen zu können, zum Zwecke der Zurechnung zu den Gewerbepositionen, welchen sie angehören. Somit können die einzelnen Gewerbezweige in ihrem vollen Umfang bestimmt werden. Die dritte Erhebungseinheit, deren sich die gewerbliche Betriebsstatistik bedient, ist die Wirtschaftseinheit, welche den wirtschaftlichen Begriff „Unternehmung“ und den juristischen Begriff „Firma“ verkörpert. Die besondere Stellung der Hausgewerbe-(Heimarbeiter)betriebe wurde dabei von der Betriebsstatistik berücksichtigt und diese als besondere Betriebskategorie zwar in Anlehnung an die betreffenden Wirtschaftseinheiten geführt, jedoch getrennt von deren eigenen Niederlassungen nachgewiesen.

Das Bild, welches sich nun aus den Zahlen der gewerblichen Betriebsstatistik von 1925 über den Aufbau und die Größe der deutschen Fahrradindustrie ergibt, zeigen die Tabellen 2—6 auf Seite 17—27, welche eine Aufgliederung bringen nach örtlichen Betriebseinheiten, technischen Betriebseinheiten, Wirtschaftseinheiten, Größenklassen und Ausstattung mit Personal und Kraftmaschinen. Nach technischen Betriebseinheiten (vergl. Tabelle 5) zählte demnach 1925 „die deutsche Fahrradindustrie i. e. S.“ (vergl. S. 15) 397 Betriebe mit 33344 Personen, d. s. 20,4% aller in der deutschen Fahrzeugindustrie (nach der gewerblichen Betriebszählung von 1925 umfaßt diese die Fahrradindustrie, die Herstellung von Fahrradteilen, die Kraftfahrzeugindustrie, den Luftfahrzeugbau und den Bau von eisernen Wagen) beschäftigten Personen und 84 Personen je Betrieb. Die „Fahrradteileindustrie“ beschäftigte in 702 Betrieben 26459 Personen, d. s. 16,2%, der in der deutschen Fahrzeugindustrie tätigen Personen und 38 Personen je Betrieb. Wie sich diese Gesamtzahlen auf die einzelnen Größenklassen verteilen, geht aus der folgenden Aufstellung hervor:

Größenklassen	Fahrradindustrie			Fahrradteileindustrie		
	Betriebe	Personen.	Pers.-durchschnitt	Betriebe	Personen.	Pers.-durchschnitt
Alleinbetriebe[1])	34	34	1	118	118	1
Betriebe m. 0 Pers.[2])	9	—	—	15	—	—
„ „ 1—3 „	87	182	2	212	432	2
„ „ 4—5 „	30	132	4—5	56	247	4—5
„ „ 6—10 „	59	466	8	81	630	8
„ „ 11—50 „	91	2135	23—24	130	3022	23
„ „ 51—200 „	45	4681	104	60	5939	99
„ „ 201—1000 „	36	16064	446	27	9355	346
„ über 1000 „	6	9650	1608	3	6716	2239
	397	33344		702	26459	

Man ersieht aus den Beschäftigungszahlen, daß die Fahrradindustrie und die Fahrradteileindustrie in Deutschland vorwiegend großbetrieblich orientiert ist, und zwar betrug der Anteil, der über 200 Beschäftigte zählenden Großbetriebe der deutschen Fahrradindustrie mit 25714 Personen 77 % der 33344 insgesamt Beschäftigten, während er sich in der deutschen Fahrradteileindustrie mit 16071 Personen in 30 Großbetrieben über 200 Personen auf ca. 61 % der Gesamtbeschäftigtenzahl 26459 belief. Was die Ausstattung mit Kraftmaschinen betrifft, so liegt selbstverständlich auch hier das Schwergewicht beim Großbetrieb. Nach Tabelle 2 entfielen 1925 ca. 77 % aller verwendeten Pferdekräfte der dem Bau von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen, dem Bau von Fahrrädern und dem Bau von Fahrradteilen angehörigen gewerblichen Niederlassungen auf die Großbetriebe mit mehr als 200 Personen.

Dennoch darf man dabei die Bedeutung der mittleren und kleinen Betriebe nicht übersehen, welche nach der Anzahl der Betriebe gemessen, stark gegenüber den Großbetrieben dominieren. Mit Recht hat Rud. Lerch[3]) besonders auf „die merk-

1) Alleinbetriebe sind nach der gewerblichen Betriebsstatistik von 1925 Einzelniederlassungen, in denen der Inhaber ohne Mitinhaber, Gehilfen ohne mithelfende Familienangehörige und ohne Hilfe motorischer Kraft arbeitet.

2) Unter Betrieben mit 0 Personen versteht die gewerbl. Betriebsstat. 1925 Betriebe, in denen außer dem nebenberufl. arbeitenden Betriebsleiter keine weiteren Personen beschäftigt sind u. der Betriebsleiter selbst zur Vermeidung von Doppelzählungen nicht gezählt worden ist.

3) Ders., Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft, Schmollers Jahrb. 1900 Bd. I, S. 334.

Die der deutschen Fahrradindustrie angehörigen gewerbl. Kraftmaschinen nach der

Art der Produktion	1. Die Gesamtzahl der der deutschen Fahrradindustrie angehörigen gewerbl. Niederlassungen in Deutschland und die Zahl der beschäftigten Personen (einschl. Betriebsleit.)			
	Anzahl der Betriebe	Zahl der beschäftigten Personen		
		insgesamt	männliche	weibliche
a) Bau v. Fahrrädern u. Kraftfahrzeugen	23	29583	26727	2856
b) Bau v. Fahrrädern	335	22050	19642	2408
c) Bau v. Fahrradteilen	624	15283	11384	3899
d) Reparatur-Werkstätten f. Fahrräder u. Kraftfahrzeuge	18314	73101	69480	3621
insgesamt	19296	140017	127233	12784

	1. Zahl der der deutschen Fahrradindustrie angehörigen gewerblichen Niederlassungen mit Verwendung von motor. Kraft	2. darunter solche, die nur Kraftfahrzeuge verwenden
a) Bau v. Fahrrädern u. Kraftfahrzeugen	21	—
b) Bau v. Fahrrädern	222	10
c) Bau v. Fahrradteilen	436	7
d) Reparatur-Werkstätten f. Fahrräder u. Kraftfahrzeuge	7058	1082
insgesamt	7737	1099

Niederlassungen nach ihrer Ausstattung mit Personal u. gewerbl. Betriebsstatistik 1925.

2. davon sind							
selbständ. Unternehmungen ohne Zweigniederlassungen		Hauptniederlassungen von selbständigen Unternehmungen		Zweigndlassgn. d. v. d. Hauptnied. räuml. getrennt sind		Hausgewerbebetriebe	
Zahl der Unternehmgn.	Beschäft. Person.	Zahl der Hptniederlssgn.	Beschäft. Person.	Zahl d. Zweigniederl.	Beschäftig. Person.	Zahl d. Betriebe	Beschäftig. Person.
11	117	9	26063	3	3403	—	—
281	12003	31	4773	18	5268	5	6
393	9402	30	2408	28	3129	173	344
17384	59177	352	5030	576	8891	2	3
18069	80699	422	38274	625	20691	180	353

3. Leistung der vorhandenen zum Antrieb von Kraftmaschinen verwendeten			4. Die Verwendung von tierisch. Kraft i. d. deutsch. Fahrradind.	
Wind-Wasser-Wärme-Kraftmaschin. (Primärmot.) in PS	Elektromotor. (Sekundärmotoren) in PS	Kraftfahrzeuge aller Art in PS	Anzahl der gewerblichen Niederlassungen	Zahl der verwendeten Zugtiere
3278	18170	2876	2	10
1512	11278	3639	22	50
1654	9497	2576	15	29
1644	24005	100169	18	21
8088	62950	109260	57	110

Die der deutschen Fahrradindustrie angehörenden

Betriebsgrößenklassen	Art der Produktion	Alleinbetriebe
Alleinbetriebe .	Bau von Fahrrädern	34
	Bau von Fahrradteilen	118
	Reparaturwerkstätten für Fahrräder u. Kraftfahrz.	6206
Betriebe mit 0 Personen	Bau von Fahrrädern	
	Bau von Fahrradteilen	
	Reparaturwerkstätten für Fahrräder u. Kraftfahrz.	
Betriebe mit 1—3 Personen	Bau von Fahrrädern	
	Bau von Fahrradteilen	
	Reparaturwerkstätten für Fahrräder u. Kraftfahrz.	
Betriebe mit 4 u. 5 Personen	Bau von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen	
	Bau von Fahrrädern	
	Bau von Fahrradteilen	
	Reparaturwerkstätten für Fahrräder u. Kraftfahrz.	
Betriebe mit 6—10 Personen	Bau von Fahrrädern	
	Bau von Fahrradteilen	
	Reparaturwerkstätten für Fahrräder u. Kraftfahrz.	
Betriebe mit 11—50 Person.	Bau von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen	
	Bau von Fahrrädern	
	Bau von Fahrradteilen	
	Reparaturwerkstätten für Fahrräder u. Kraftfahrz.	
Betriebe mit 51—200 Person.	Bau von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen	
	Bau von Fahrrädern	
	Bau von Fahrradteilen	
	Reparaturwerkstätten für Fahrräder u. Kraftfahrz.	
Betriebe mit 201—500 Pers.	Bau von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen	
	Bau von Fahrrädern	
	Bau von Fahrradteilen	
	Reparaturwerkstätten für Fahrräder u. Kraftfahrz.	
Betriebe mit 501—1000 Pers.	Bau von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen	
	Bau von Fahrrädern	
	Bau von Fahrradteilen	
	Reparaturwerkstätten für Fahrräder u. Kraftfahrz.	
Betriebe mit 1001-2000 Pers.	Bau von Fahrrädern	
	Bau von Fahrradteilen	
Betriebe mit 2001-5000 Pers.	Bau von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen	
	Bau von Fahrrädern	
Betriebe m.mehr als 5000 Pers.	Bau von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen	

gewerblichen Niederlassungen nach Größenklassen.

Zahl der gewerblichen Niederlassungen	Zahl der beschäftigt. Pers. (einschl. Betriebsleiter	Zahl d. gewerbl. Niederlassung. m. Verwendg. v. motorisch. Kraft	Darunter solche die nur Kraftfahrzeuge verwenden	Leistung d. vorhandenen z. Antrieb v. Arbeitsmaschinen verwendeten		
				Wind-Wasser-Wärme-Kraftmasch. (Pr. Mot.) PS	Elektrom. (Sekundärmot.) PS	Kraftfahrzeuge aller Art PS
4						
6						
554		53	21	10	73	123
61	140	21	3	4	41	79
192	400	148	4	63	395	68
6331	13483	2899	723	469	4935	15525
5	23	3		5	5	
32	143	16			63	
52	230	44		83	289	30
2126	9402	1383	181	228	3663	11699
50	390	36	3	10	147	119
79	610	67	2	20	372	101
1804	13524	1504	113	280	4623	22373
8	146	8		8	53	114
87	1968	82	4	94	870	591
116	2667	114	1	278	1622	283
1207	22959	1135	43	323	7632	34886
2	216	2			464	9
38	3730	38		417	1407	776
41	3915	41		485	2590	878
85	7206	82	1	334	2947	13695
1	434	1		115	16	60
21	6717	21		767	3910	1310
16	4618	16		475	2528	796
1	321	1			131	1868
2	1680	2			980	464
4	2946	4		220	1702	182
3	1570	3		250	1093	284
1	724	1			1051	65
3	3653	3			2590	369
1	1155	1			605	136
3	12577	3		2850	6484	734
1	2329	1			548	212
2	14507	2		300	10168	1495

Das Personal der der deutschen Fahrradindustrieangehör. Stellung im Betrieb

Innerhalb der Betriebsstätten beschäftigten Personen

Art der Produktion	1. in sämtlichen Betrieben				
	Anzahl der Personen			Eigen- und Miteigentümer	
	insges.	männl.	weibl.	männl.	weibl.
Bau v. Fahrräd. u. Kraftfahrzgn.	29583	26727	2856	29	
Bau v. Fahrrädern	22050	19642	2408	285	9
Bau v. Fahrradteilen	15283	11384	3899	442	3
Rep. Werkst. f. Fahrräd. u. Krftfz.	73101	69480	3621	17576	286
insgesamt	140017	127233	12784	18332	298

	Betriebsgrößenklassen Betr. mit	Anzahl d. Person.			Eigen- u. Miteigent.	
		insgs.	männl.	weibl.	männl.	weibl.
Bau von Fahrrädern	1—3	140	135	5	61	2
Bau von Fahrradteilen	Personen	400	370	30	123	2
Rep.Werkst. f. Fahrräd. u. Krftfz.		13483	12692	791	6176	190
Bau v. Fahrräd. u. Kraftfahrz.	4 und 5	23	23		8	
Bau von Fahrrädern	Personen	143	134	9	34	1
Bau von Fahrradteilen		230	215	15	41	
Rep.Werkst. f. Fahrräd. u. Krftfz.		9402	8943	459	2210	43
Bau von Fahrrädern	6—10	390	366	24		
Bau von Fahrradteilen	Personen	610	541	69	91	
Rep.Werkst. f. Fahrräd. u. Krftfz.		13524	12782	742	1866	30
Bau v. Fahrräd. u. Kraftfahrz.	11—50	146	139	7	11	
Bau von Fahrrädern	Personen	1968	1810	158	77	3
Bau von Fahrradteilen		2667	2125	542	108	
Rep.Werkst. f. Fahrräd. u. Krftfz.		22959	21694	1265	1182	20
Bau v. Fahrräd. u. Kraftfahrz.	51—200	216	206	10		
Bau von Fahrrädern	Personen	3730	3453	277	28	2
Bau von Fahrradteilen		3915	2951	964	33	
Rep.Werkst. f. Fahrräd. u. Krftfz.		7206	6848	358	37	
Bau v. Fahrräd. u. Kraftfahrz.	201—500	434	377	57		
Bau von Fahrrädern	Personen	6717	5839	878	8	
Bau von Fahrradteilen		4618	3091	1527	10	1
Rep.Werkst. f. Fahrräd. u. Krftfz.		321	318	3		
Bau v. Fahrräd. u. Kraftfahrz.	501—1000	1680	1298	382	2	
Bau von Fahrrädern	Personen	2946	2631	315		
Bau von Fahrradteilen		1570	1304	266	3	
Bau von Fahrrädern	1001—2000	3653	3026	627		
Bau von Fahrradteilen	Personen	1155	697	458		
Bau v. Fahrräd. u. Kraftfahrz.	2001—5000	12577	11715	862		
Bau von Fahrrädern	Personen	2329	2215	114		
Bau v. Fahrräd. u. Kraftfahrz.	mehr als 5000 Pers.	14507	12969	1538	8	

gewerblichen Niederlassungen nach Betriebsgrößenkl., und Geschlecht.

einschließlich der mithelfenden Familienangehörigen

										2.			
Pächter		Sonstige Betriebsl.		Kaufmänn. Personal		Technisch. Personal		Gehilfen u. Arbeiter		mithelf. Allein- Familienarbeit. -angeh.		Selbst.	
männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	m.	w.	m.	w.
		19		1373	494	993	33	24310	2326	3	3		
2		156	1	1180	486	719	10	17276	1880	24	22	33	1
5		278	34	519	267	337	7	9749	3556	54	32	90	28
275	3	27	18	3340	1860	1569	16	45568	254	1125	1184	6203	3
282	3	480	53	6412	3107	3618	66	96903	8016	1206	1241	6326	32

Pächter		Sonstige Betriebsleit.		Kaufmänn. Personal		Technisches Personal		Gehilfen u. Arbeiter		mithelfende Familangeh.	
männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.
		10		3				59		2	3
3		75	3			2		133	11	34	14
115	3	181	1	59	53	83	1	5486	17	594	526
								13		2	
1		3		1	3	2		89	3	4	2
		20		5	3	3		140	8	6	4
34		127	1	121	103	91	2	6115	33	245	277
		12		23	16	6		271	3	7	4
		26		20	19	2		395	43	7	7
23		246	6	459	379	264	2	9732	73	192	252
		1		13	4	2		111		1	3
1		31		106	65	44		1541	79	10	11
1		48	2	128	77	59	1	1775	456	6	6
6		458	8	1887	1030	785	7	17284	73	92	127
		4		12	5	10		180	5		
		41		230	79	88	1	3066	192		2
		29		176	62	101	5	2611	896	1	1
		87	2	770	293	348	4	5604	57	2	2
		1		26	9	11		339	48		
		34		325	192	279	5	5192	681	1	
		19	1	130	74	104	1	2828	1450		
		1		44	2			273	1		
		2		80	40	70	2	1144	340		
		6		166	25	118		2341	290		
		3		32	19	42		1224	247		
		13		196	75	120		2697	552		
		2		28	13	24		643	445		
		11		525	210	665	29	10514	623		
		3		130	31	62	4	2020	79		
				717	226	235	2	12009	1310		

Die der deutschen Fahrradindustrie angehörigen techn.

Art der Produktion	Zahl der Betriebseinheiten (Spalte 3 und 4)	darunter: Gewerbliche Niederlassungen, die nicht in techn. Einheiten zerlegt sind
Bau von Fahrrädern	397	277
Bau von Fahrradteilen	702	584
Reparaturwerkst. f. Fahrräder und Kraftfahrzeuge	20798	16039
insgesamt	21897	16900

	Betriebsgrößenkl. Betriebe mit	Anzahl der Betriebe
Bau von Fahrrädern	1—3	87
Bau von Fahrradteilen	Person.	212
Reparaturwerkst. f. Fahrräder und Kraftfahrzeuge		7570
Bau von Fahrrädern	4 und 5	30
Bau von Fahrradteilen	Person.	56
Reparaturwerkst. f. Fahrräder und Kraftfahrzeuge		2229
Bau von Fahrrädern	6—10	59
Bau von Fahrradteilen	Person.	81
Reparaturwerkst. f. Fahrräder und Kraftfahrzeuge		1894
Bau von Fahrrädern	11—50	91
Bau von Fahrradteilen	Person.	130
Reparaturwerkst. f. Fahrräder und Kraftfahrzeuge		1232
Bau von Fahrrädern	51—200	45
Bau von Fahrradteilen	Person.	60
Reparaturwerkst. f. Fahrräder und Kraftfahrzeuge		84
Bau von Fahrrädern	201—500	25
Bau von Fahrradteilen	Person.	21
Reparaturwerkst. f. Fahrräder und Kraftfahrzeuge		2
Bau von Fahrrädern	501—1000	11
Bau von Fahrradteilen	Person.	6
Bau von Fahrrädern	über 1000	6
Bau von Fahrradteilen	Person.	3

Betriebseinheiten und ihr Personal nach Größenklassen.

unter		Beschäftigte Personen				Alleinbetriebe (Inhaber)		
Betriebe								
mit Personen	ohne Personen	männl.	weibl.	zusammen	davon Lehrlinge	männl.	weibl.	zusammen
388	9	29979	3365	33344	1789	33	1	34
687	15	20561	5898	26459	932	90	28	118
19212	1586	73735	2963	76698	17759	6198	3	6201
20287	1610	124275	12226	136501	20480	6321	32	6353

Beschäftigte Personen			
männliche	weibliche	zusammen	davon Lehrlinge
174	8	182	15
398	34	432	47
14679	662	15341	2614
127	5	132	24
232	15	247	43
9445	359	9804	3182
434	32	466	71
564	66	630	98
13585	607	14192	4764
1956	179	2135	303
2435	587	3022	192
22475	1015	23490	6215
4274	407	4681	387
4586	1353	5939	275
6786	314	7100	980
7358	872	8230	445
4102	1842	5944	124
567	3	570	4
6946	888	7834	218
2515	896	3411	51
8677	973	9650	326
5639	1077	6716	102

Die der deutschen Fahrradindustrie angehörigen gewerbl. und Kraft-

Art der Produktion	Zahl der Wirtschafts-einheiten	Zahl der in eigelassung. beschäft.	
		männl.	weibl.
Bau von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen	20	23268	3711
Bau von Fahrrädern	315	14696	2005
Bau von Fahrradteilen	446	11402	3728
Reparaturwerkst. f. Fahrräder und Kraftfahrzeuge	17844	65516	3795
insgesamt	18625	114882	13239

Unternehmungen nach ihrer Ausstattung mit Personal maschinen.

nen Nieder- Personen				Zum Antrieb von Arbeits- maschinen verwendeten		
insgesamt	Zahl d. haus- gewerblich beschäftigt. Personen	Zahl d. Wirt- schaftseinh. m. Verw. v. motor. Kraft	darunter solche d. nur Kraftfahrz. verwenden	Wind-Wasser- Wärme-Kraft- maschinen PS	Elektro- motor. PS	Kraft- fhrz. aller Art PS
26979	13	18		1463	16879	2957
16701		208	10	1262	8343	3129
15130	288	345	6	1738	8883	3068
69311	6	6794	1070	1548	21727	87231
128121	307	7365	1086	6011	55832	96385

würdige Art von kleinen Fahrradfabriken hingewiesen, die viel Lebensfähigkeit zu besitzen scheinen und die aus einer Fahrradhandlung und Reparaturwerkstätte hervorgegangen sind". Es erscheint mir notwendig an dieser Stelle hinsichtlich der kleinen Betriebe noch einige Ausführungen zu machen. Wie bereits angedeutet wurde, läßt sich eine Grenze zwischen dem fabrikmäßigen Kleinbetrieb und dem handwerksmäßigen Kleinbetrieb schlecht ziehen. Sehr oft handelt es sich um ein Zwischenstadium, d. h. die kleinen Betriebe zeigen die Tendenz vom Handwerk zur Fabrik, indem zwar schon in verhältnismäßig geringem Umfang mit maschineller Kraft gearbeitet wird, der Betrieb im ganzen aber noch die charakteristischen Merkmale des Handwerksbetrieb aufweist. Kleine Räume (Stuben, Keller), einfache Betriebsorganisation und technische Ausrüstung und da fast alle Teile bezogen werden, das Vorherrschen der Handarbeit, deuten auf die handwerksmäßige Eigenart hin. Auch die gewerbliche Betriebszählung von 1925 konnte natürlich keine reinliche Scheidung treffen. Zweifelsohne sind die der Fahrrad- und Fahrradteileindustrie von dieser Statistik zugerechneten Alleinbetriebe (vergl. Definition auf Seite 17) reine Handwerkbetriebe. Das Gleiche gilt für die Betriebe mit 0 Personen, zumal es sich hier nur um nebenberufliche Tätigkeit handelt, der „Betriebsleiter also noch einen Hauptberuf ausübt. Bei den kleinen Betriebsgrößenklassen 1—3 Personen, etc., dürfte es sich vorwiegend um die genannten Zwischenstufenbetriebe handeln. Während die erstgenannten beiden Betriebsarten reine Handwerkbetriebe der Fahrradindustrie i. e. S. und Fahrradteileindustrie, abzurechnen wären, ist die Ab- und Zurechnung bei den Zwischenstufenbetrieben zweifelhaft. Bei einer Betrachtung der betriebsstatistischen Zahlen von 1925 über die Fahrrad- und Fahrradteilefabrikation, darf man diese Vorbehalte nicht unberücksichtigt lassen. Dasselbe gilt für die zahlreichen Reparaturwerkstätten (vergl. Tabelle 4) und Händlerbetriebe, welche, soweit sie sich mit Fahrradmontage beschäftigen, in gewissem Sinne der Fahrradfabrikation zuzurechnen sind.

Es muß auf weitere Auswertung des statistischen Zahlenmaterials nachdem das Wesentliche erläutert wurde verzichtet werden und die Tabellen müssen im übrigen für sich selbst sprechen.

2. Verbände.

Die gesamte deutsche Fahrradindustrie in einen Dachververband zusammenzuschließen ist bis jetzt noch nicht gelungen. Auf die Problematik eines solchen Zusammenschlusses wird im letzten Teil dieser Arbeit (vergl. Abschn. Monopol oder ‚freie Konkurrenz?) eingegangen werden. Von allen Verbänden und Interressenvertretungen der gesamten deutschen Fahrradindustrie ist vor allen Dingen der Verein der deutschen Fahrrad-Industriellen (V. D. F. I.) e. V., Berlin zu nennen. Seine Gründung erfolgte im Jahre 1888 in Leipzig und ist mit den Namen von ersten Fachleuten, wie eines Naumann und eines Kleyer verknüpft. Bis 1915 führte der Verband den Namen „Verband deutscher Fahrradfabrikanten etc.“. Mit der Abänderung in den nunmehrigen Namen „Verein Deutscher Fahrrad-Industrieller“ sollte zum Ausdruck gebracht werden, daß der Verband nicht nur eine Interessenvertretung der deutschen Fahrradfabrikanten sein wollte, sondern auch die Wahrung der Interessen der Hersteller von Fahrradteilen, Fahrradzubehör und Rohmaterial in seinen Aufgabenkreis einbezog. Darin zeigt sich aber auch gewissermaßen sein Ziel, alle an der Herstellung des Fahrrads beteiligten Unternehmungen zu umfassen, sich also zur Dachgesellschaft zu entwickeln.

Neben dem V. D. F. I. bestehen auch noch andere der deutschen Fahrradindustrie i. w. S. angehörige Verbände. So werden z. B. die Interessen der Fahrradteileindustrie vom Verein der deutschen Fahrradteilefabriken, Elberfeld vertreten und auch die einzelnen Fabrikationszweige der Fahrradzubehörindustrie haben ihre Interessenvertretungen, z. B. die Bereifungsindustrie im „Verein deutscher Gummireifenfabriken“ etc.

Kapitel 4. Die Lohnverhältnisse der vier Hauptstandorte Bielefeld, Brandenburg, Chemnitz und Nürnberg.

1. Der Lohn als Ausdruck der Produktivität.

Die Produktivitätstheorie Heinrich Dietzels, von der ihr Hauptvertreter in Deutschland, Prof. Dr. Paul Arndt Frankfurt a. M.[1]) sagt, daß sie „eine der festesten Grundlagen der neue-

1) Derselbe „Lohngesetz und Lohntarif“, 1926; „Der Schutz der nationalen Arbeit“, Jena 1925, 2. Aufl.; „Arbeiterschaft und Handelspolitik“, Neue Grundlagen der Handelspolitik, Herausgegeben Fr. Eulenburg, München und Leipzig 1925, S. 381.

ren sozialökonomischen Forschung geworden ist" (siehe „Neue Grundlagen der Handelspolitik, Herausgegeben Franz Eulenburg, München und Leipzig 1925: Arbeiterschaft und Handelspolitik von P. Arndt, S. 381"); stützt sich auf die beiden folgenden schon „klassisch" gewordenen Hauptsätze: „Steigerung der Produktivität bewirkt auf die Dauer und allgemein Erhöhung des Arbeits-Erniedrigung des Besitzeinkommens. Minderung der Produktivität bewirkt auf die Dauer und allgemein Erniedrigung des Arbeits-Erhöhung des Besitzeinkommens".

Der Sinn dieser Dietzel'schen Formulierungen ist klar. Sie bedeuten, daß Lohneinkommen und Besitzeinkommen sich reziprok verhalten und in Beziehung stehen zur Produktivität d. h. dem „verteilbaren gesellschaftlichen Erzeugnis" (Lohngesetz und Lohntarif, S. 115) daß also gesteigerte Produktivität auf die Dauer und allgemein die Löhne einschl. „Unternehmerlohn" steigert, dagegen Grundrente, Zins, sowie „Unternehmergewinn" erniedrigt und umgekehrt. Auf die Reziprozität zwischen Arbeitseinkommen und Besitzeinkommen braucht hier nicht eingegangen zu werden (vergl. Arndt, Arbeiterschaft und Handelspolitik, S. 375ff.). Wie Arndt bemerkt (S. 402 der vorerwähnten Abhandlung) läßt sich zudem „über die Veränderung des Verhältnisses zwischen Arbeits- und Besitzeinkommen im Deutschland der Nachkriegszeit nur wenig Genaueres sagen", denn „eine klare Feststellung derartiger tiefgreifender Umgestaltungen ist nur für größere Zeiträume, Jahrzehnte, ja Jahrhunderte möglich". Daraus ergibt sich aber auch gewissermaßen, daß über die Beziehungen zwischen Besitzeinkommen und Produktivität nichts ausgesagt werden kann. Uebrig bleibt also nur der Lohn als Ausdruck der Produktivität. Gemeint ist selbstverständlich der Reallohn, da nur er erkennen läßt, wieviel konsumiert werden kann, was andererseits natürlich wieder voraussetzt, daß vorher soviel produziert wurde. M. a. W., um mit Arndt zu reden (S. 377 der vorerwähnten Abhandlung): „Von der Produktivität der Arbeit hängt die Möglichkeit der Konsumtion ab; je mehr produziert wird, desto mehr kann auch verbraucht werden. Die Produktivität bestimmt die Höhe des „Lohnfonds".

Ungemein viele Faktoren sind es aber auch wieder, welche ihrerseits die Höhe der Produktivität bestimmen, indem sie einmal zusammen- zum anderen oft aber auch einander ent-

gegenwirken[1]). Reiche Gaben der Natur, Erbe der Väter, Tradition, etc., sind Kräfte außerordentlicher Wirkung, welche die Produktivität in hohem Maße beeinflussen, letzten Endes aber kommt es auf „die Tüchtigkeit der im Augenblick lebenden Menschen“ an, das Alte nicht nur zu erhalten, sondern, was viel mehr bedeutet, zu mehren, also ihrerseits wirtschaftlich fortschrittlich zu sein. Erinnert man sich dabei an die Differenzierung der wirtschaftenden Menschen nach ihrer Begabung, ihren körperlichen und geistigen Kräften, ihrer Energie, ihrem kulturellem Niveau, etc., sowie an die Verschiedenheit der örtlichen Verhältnisse in bezug auf Rohstofflager, Verkehrslage, Stand der Technik, wirtschaftliche Lage, Zahl der zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte, etc., so erkennt man daraus gleichzeitig, wie verschieden auch die Produktivität und damit die Löhne in den einzelnen Gegenden und Ländern sein müssen.

2. Lohnvergleich der vier Hauptstandorte.

Im folgenden soll der Versuch gemacht werden, auf Grund eines Lohnvergleichs der bedeutendsten Standorte der deutschen Fahrradindustrie das Produktivitätsverhältnis dieser Standorte herauszuschälen. Wie aus Kap. 2, Abschn. 2 über die tatsächliche Standortverteilung hervorgeht, sind die Gebiete Westfalen-Rheinprovinz, Berlin-Brandenburg, Freistaat Sachsen und Nord-Bayern die Hauptgebiete der Fahrradfabrikation, und als Hauptsitze derselben sind wiederum zu nennen: Bielefeld, Brandenburg, Chemnitz und Nürnberg. Leider kann es sich aber nur um einen Vergleich von Nominallöhnen handeln, da, wie mir von zuständiger Seite des Statistischen Amts in Nürnberg mitgeteilt wurde, offizielle Ermittlungen der örtlichen Lebenshaltungskosten in den einzelnen Städten nicht bestehen und die diesbezügl. Unterlagen von den zuständigen Aemtern vertraulich behandelt werden. Ein Nominallohnvergleich muß aber mit Vorsicht aufgenommen werden, da nicht nur die Nominallöhne, sondern auch die Preise je nach Ort und Zeit verschieden sind und infolgedessen, gleichen Nominallohn an verschiedenen Orten vorausgesetzt, das tatsächliche Realeinkommen trotzdem sehr verschieden sein kann. Was dagegen der Vergleich der individuellen Arbeitsleistung an einem Ort betrifft, also z. B. von ungelernter Arbeit und Facharbeit in Nürnberg

1) Näheres siehe die auf S. 29 angeführten Schriften Arndts.

so sind hier nominelle Lohnvergleiche ohne Einschränkung zu gebrauchen.

Nach dem Geschäftsbericht des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller vom Berichtsjahr 1928/29 war die Entwicklung der Tarif-Stundenlöhne für die hauptsächlichsten Gruppen der Werkzeugschlosser, Schleifer und ungelernten Arbeiter in diesem Jahre in den oben genannten Orten folgende:

1. 10. 1928.

	Brandenburg	Bielefeld	Chemnitz	Nürnberg
Werkzeugschlosser	0,78	1,04	0,81	1,138
Schleifer	0,67	1,30	0,81	1,305
ungel. Arbeiter	0,60	0,82	0,68	0,67
durchschnittl.	0,683	1,053	0,767	1,038

1. 1. 1929.

	Brandenburg	Bielefeld	Chemnitz	Nürnberg
Werkzeugschlosser	0,78	1,09	0,81	0,73-0,835
Schleifer	0,67	1,40	0,81	0,73-0,835
ungel. Arbeiter	0,60	0,86	0,68	0,66-0,725
durchschnittl.	0,683	1,117	0,767	0,707-0,798

1. 7. 1929

	Brandenburg	Bielefeld	Chemnitz	Nürnberg
Werkzeugschlosser	0,78	1,09	0,86	0,73-0,835
Schleifer	0,67	1,40	0,86	0,73-0,835
ungel. Arbeiter	0,60	0,86	0,72	0,75-0,765
durchschnittl.	0,683	1,117	0,813	0,737-0,812

1. 10. 1929.

	Brandenburg	Bielefeld	Chemnitz	Nürnberg
Werkzeugschlosser	0,80	1,09	0,86	0,73-0,835
Schleifer	0,69	1,40	0,86	0,73-0,835
ungel. Arbeiter	0,63	0,86	0,72	0,75-0,765
durchschnittl.	0,70,7	1,117	0,813	0,737-0,812
Gesamtdurchschnitt	0,689	1,101	0,79	0,856

Es ergibt sich, daß Bielefeld als Hauptzentrum der deutschen Fahrradindustrie mit erheblichem Abstand vor Nürnberg, Chemnitz und Brandenburg in dem oben genannten Berichtsjahr die höchsten Nominallöhne aufzuweisen hatte. Wenn auch durch höhere Preise vielleicht wieder ein bestimmter Ausgleich

geschaffen wird, so hat doch die Annahme, daß Bielefeld und damit das rheinisch westfälische Gebiet an erster Stelle der deutschen Fahrradproduktion kommt, viel Glaubhaftigkeit, wenn man darandenkt, daß Rheinland-Westfalen die günstigsten Standortbedingungen, also Transportkosten-, Arbeitskosten- u. Agglomerationskostenvorteile für die Produktion von Fahrrädern vereinigt. Das rheinisch-westfälische Eisenerzgebiet, das rheinisch-westfälische Steinkohlengebiet, — die große Kraftquelle des Rheinlandes, — und die Gunst der Rheinwasserstraße in Verbindung mit dem Rhein-Emskanal, die beide eine billige Beförderung ermöglichen, geben Bielefeld ein Uebergewicht gegenüber Brandenburg und Nürnberg mit ihrer überwiegend arbeitsorientierten Produktion. Auch Chemnitz, welches durch die Nähe der ostsächsischen und westsächsischen Braunkohlengebiete Standortvorteile besitzt, bleibt hinter Bielefeld zurück. (Vergl. Tabelle über den Standort, Kap. II, 2). Es bedeutet dies die Bestätigung des Satzes, daß sich „die höchsten Löhne da finden, wo sich die produktionsfördernden Faktoren am stärksten häufen" (Arndt, Lohngesetz und Lohntarif, S. 127). Der zahlenmäßige Beweis über die Produktivität muß unterbleiben, da eine offizielle Produktionsstatistik der Fahrradindustrie nicht besteht und Unterlagen darüber vom Verein Deutscher Fahrrad-Industrieller nicht herausgegeben werden.

Hinsichtlich der Produktivität der drei Zentren Nürnberg, Chemnitz und Brandenburg mögen Unterschiede bestehen, jedoch kann über die Leistungsfähigkeit der an diesen drei Orten beschäftigten Arbeiter auf Grund der angeführten Stundenlöhne nichts ausgesagt werden.

Bemerkenswert ist vor allem, daß in Bielefeld die Stundenlöhne der Schleifer als angelernte Arbeiter mit —.21 Unterschied bedeutend höher lagen, als die der gelernten Arbeiter, der Werkzeugschlosser. Am 1. 10. 1929 betrug die Differenz sogar —.26. Vergleicht man das Lohnverhältnis der Werkzeugschlosser und Schleifer in Brandenburg, Chemnitz und Nürnberg, so ergibt sich, daß in Brandenburg der Stundenlohn für Werkzeugschlosser um —.11 höher lag, als der für Schleifer, während in Chemnitz und in Nürnberg die Stundenlöhne für Werkzeugschlosser und Schleifer dieselben waren. Jedoch war es am 1. 10. 1928 in Nürnberg ähnlich wie in Bielefeld, denn zu diesem Zeitpunkt waren auch hier die Stundenlöhne für

Schleifer um 16,7 Pfennig höher als für Werkzeugmacher. Ein Ausgleich trat erst am 1. 1. 1929 ein.

Meine Bemühungen bei den verschiedenen Werken der Nürnberger Fahrradindustrie, dem Statistischen Amt Nürnberg, und dem Deutschen Metallarbeiterverband, Bezirk Nürnberg, die Gründe aufzudecken, welche für diese Gestaltung der Löhne maßgebend waren, brachten keinen befriedigenden Erfolg. Man führt das an den einzelnen Standorten verschiedene Lohnverhältnis zwischen Werkzeugschlossern, Schleifern und ungelernten Arbeitern auf die verschiedenen Erfolge der örtlich geführten Lohnverhandlungen zurück. Bei der besseren Bezahlung der Schleifer als angelernte Arbeiter, gegenüber den Werkzeugschlossern als Facharbeiter, besonders in Bielefeld und Nürnberg, mag nach Ansicht des Deutschen Metallarbeiterverbandes mitgesprochen haben, daß man an diesen Orten für die Schleifer Gesundheitszuschläge bewilligte. Auch das starke Sinken der Löhne in Nürnberg Ende 1928 ist auf die örtlichen Tarifverhandlungen zurückzuführen und hat seine Ursache in der 1929 bereits sehr fühlbaren Wirtschaftskrise und dem Rückgang der Preise.

Wenn nun trotzdem versucht werden soll mit Hilfe dieser Löhne einen Produktivitätsvergleich anzustellen, so muß auf die Willkürlichkeit dieses Versuches besonders hingewiesen werden. Es sollen nur die Löhne einer Berufsart an einem bestimmten Zeitpunkt verwendet werden und zwar die der Werkzeugschlosser am 1. 10. 29. Der 1. 10. 29 wurde deshalb gewählt, weil zu diesem Zeitpunkt alle Lohnänderungen innerhalb des Berichtsjahres durchgeführt waren, der Berufsstand der Werkzeugschlosser deswegen, weil die Löhne hier eher Schlüsse auf die Produktivität zulassen als die der Schleifer, welche in Bielefeld mehr als doppelt so hoch lagen als in Brandenburg. Nach der Höhe der Werkzeugschlosserlöhne käme dann Bielefeld an erster Stelle vor Chemnitz und an dritter Stelle Brandenburg und Nürnberg, welche ungefähr auf gleicher Stufe stehen. Zieht man die Höhe der Preise in Betracht, so wird Chemnitz vielleicht noch vor Nürnberg kommen, da es wegen der größeren Nähe der Rohstofflager die günstigeren Standortbedingungen hat. Nürnberg hingegen dürfte noch vor Brandenburg rangieren. Abgesehen von Bielefeld, das wohl mit nicht unbedeutendem Vorsprung die Spitze behauptet, dürften

im allgemeinen zwischen den anderen drei Hauptzentren keine erheblichen Produktivitätsunterschiede bestehen. Diese Folgerung gewinnt an Wahrscheinlichkeit, wenn man die Beschäftigtenziffern der Produktionsgebiete in denen die 4 Standorte liegen, miteinander vergleicht. (Siehe Kap. II, 2 und Tabelle über den Standort.

Kapitel 5. **Die deutsche Fahrradproduktion.**

1. Kleingewerbliche.

Durch die Industrialisierung wurden der kleingewerblichen Erzeugung, dem Handwerke, wohl zahlreiche Erwerbsmöglichkeiten genommen und Gewerbe, wie die der handwerklichen Spinnerei und Weberei völlig verdrängt. Andererseits aber brachte der Aufstieg der Technik auch wieder neue Handwerksberufe, z. B. die verschiedenen Montagegewerbe. Das Handwerk paßte sich den wirtschaftlichen Notwendigkeiten an, und ist heute ein wichtiges Glied der deutschen Volkswirtschaft. Handwerkszweige, wie die Schlosserei und Klempnerei verstanden es, ihre verlorenen Tätigkeitsgebiete durch andere handwerkliche Tätigkeit zu ersetzen. Dazu gehört u. a. auch die Fahrradreparatur als notwendige Ergänzung der fabrikmäßigen Fahrradfabrikation. Welch gute Existenzgrundlage dieselbe darstellt, beweisen die zahlreichen Reparaturwerkstätten (vergl. Kap. 3, 1, Tabellen 2—6). Häufig verbinden sie gleichzeitig einen Handel in fertigen Fahrrädern, Fahrradteilen und Zubehörteilen und da die nötigen Fachkenntnisse vorhanden sind, auch die Herstellung von fertigen Fahrrädern. In der Hauptsache handelt es sich um Fahrradmontage, d. h. das Zusammensetzen von fertigen Fahrradteilen, welche von den Spezialfabriken bezogen werden. Manchmal werden einzelne Teile auch im eigenen Betrieb hergestellt oder fertig bearbeitet, und daß der kleine handwerksmäßige Fahrradbetrieb auch selbständig ohne Reparatur und Handel besteht, darauf wurde bereits einmal hingewiesen (vergl. Betriebsgrößenklassen, Tabelle 3—5 und Ausführungen auf S. 17). Seine Stärke im Konkurrenzkampf mit den Fabrikbetrieben dürfte diese Tatsache der Selbständigkeit und Unabhängigkeit beweisen, wenn auch auf der anderen Seite (vergl. Kap. 3, 1) eine bedeutende Konzentration der Fahrradproduktion in den Jahren 1907—1925 fest-

gestellt wurde. Die wirtschaftliche Widerstandskraft des handwerkmäßigen Fahrradbetriebs ist hauptsächlich darauf zurückzuführen daß in vielen Fällen der Betriebsinhaber und seine Familienangehörigen unter geringer Mithilfe von fremder Arbeitskraft und motorischer Kraft im Betrieb tätig sind. Die Erzielung von Kapitalzins steht hier nicht wie beim Fabrikbetrieb, der mit ganz anderen Kosten zu rechnen hat, im Vordergrund, denn es wird nur mit relativ wenig Kapital gearbeitet. Das Unternehmereinkommen besteht in der Hauptsache aus dem Lohn des Betriebsinhabers für seine Tätigkeit, so daß es beim Handwerkerbetrieb also auf die Erwirtschaftung des Unternehmerlohnes ankommt. Auf dieser Grundlage kann er sich neben dem Fabrikbetrieb, welcher eine höhere Rente erzielen muß, halten. Die höhere Leistungsfähigkeit des Fabrikbetriebs gegenüber dem Handwerkerbetrieb steht dabei natürlich außer Zweifel. Notwendig ist jedoch großer Absatz, um die Massenfabrikation rentabel zu gestalten. Fehlt diese Möglichkeit, dann dominiert der Kleinbetrieb. Dies trifft besonders in wirtschaftlich schlechten Zeiten zu, während in guten Zeiten dem Handwerksbetrieb immer noch jener Bedarf bleibt, welcher von den Fabriken nicht befriedigt wird, sei es, weil die Produktionskapazität nicht ausreicht, sei es, weil die geringe Kaufkraft derjenigen Konsumentenschichten, die ihrem Einkommen entsprechend, nach dem für Fabrikfahrräder in Betracht kommenden Käuferschichten rangieren, nicht zuläßt, diesen Bedarf zu befriedigen.

2. Großgewerbliche.

Es wurde bereits betont, daß die großgewerbliche Erzeugung produktiver ist, als die kleingewerbliche. Die Faktoren, welche diese größere Produktivität bedingen sind u. a. größere Kapitalkraft, reichere Kreditquellen, organisatorische Vorteile, technisch bessere Ausrüstung, Beherrschung der wissenschaftlichen Grundlagen der Erzeugung, günstiger Bezug von Rohstoffen, etc. Sie sind nicht nur die Voraussetzung für eine Produktionssteigerung sondern geben auch die Möglichkeit einer Steigerung des Konsums. Die großbetriebliche Fabrikation ist in guten Zeiten am rationellsten, denn gute Zeiten sind im allgemeinen solche hoher volkswirtschaftlicher Leistungsfähigkeit und schaffen auch den Großbetrieben hohe Rentabilität. Um-

gekehrt ist es in Zeiten der Depression. Volkwirtschaftliche Produktivität und Konsum gehen zurück und in vielen Fällen auch die Rentabilität der Fabriken, welche die Produktionskapazität nicht mehr voll ausnützen können.

3. Entwicklung bis 1927.

Da mit der Einführung des Niederrads und des Gummireifens im Jahre 1888 der Bedarf sich zusehends steigerte, konnte sehr bald die Massenfabrikation von Fahrrädern aufgenommen werden. Durch Mechanisierung und Arbeitsteilung, zu der man immer mehr überging, erzielte man eine bedeutende Verbilligung der Produktion und Erhöhung der Leistungsfähigkeit. Bereits im Jahre 1913 betrug die jährliche Produktion ca. 1 Mill. Fahrräder[1]).

Während des Weltkrieges von 1914—18 stellte sich die deutsche Fahrradindustrie in der Hauptsache auf die Fabrikation von Heeresrüstung um. Nur von einigen Werken wurde in gewissem Umfang die Fahrradproduktion aufrechterhalten. Produktivität und Bedarf gingen sehr zurück. Der Rückgang der Produktivität wurde vor allem dadurch verursacht, daß viele Facharbeiter und angelernte Arbeiter zum Kriegsdienst eingezogen wurden und vielfach durch ungeschulte Frauen, die erst anzulernen waren, ersetzt werden mußten. Außerdem standen für die Fertigung der Fahrräder nicht mehr die nötigen Rohstoffe zur Verfügung, an deren Stelle man daher minderwertige Ersatzstoffe verwendete. Die Schrumpfung des Bedarfs in dieser Zeit war darauf zurückzuführen, daß als Käufer nur die daheimgebliebene Bevölkerung, die Militärverwaltung und in geringem Maße auch das Ausland in Frage kamen.

Mit Kriegsende änderte sich dies alles wieder. Ein großer Mangel an Fahrrädern ließ in den folgenden Jahren den Bedarf außerordentlich in die Höhe schnellen und veranlaßte die deutsche Fahrradindustrie ihre Produktion fortwährend zu steigern. Es kam nun eine Periode der Hochkonjunktur in den Jahren 1919—1927, welche allerdings von verschiedenen bedeutenden Konjunkturrückgängen unterbrochen wurde[2]). Im Jahre

1) Vergl. O. E. Seyferth, Die deutsche Fahrradindustrie, Heidelberg. Diss. 1912.

2) Vergl. M. Kuhlo, Die Hochkonj. d. deutsch. Fahrradind. 1919—25, Diss. Gießen.

1922 hatte die deutsche Fahrradindustrie den Vorkriegsstand ihrer Produktion mit 1 Mill. Fahrräder jährlich wieder erreicht. Nach zwei weiteren Jahren mit erheblichem Absatzrückgang gingen Absatz und Produktion erneut sprunghaft in die Höhe. Es wurde 1925 die Rekordzahl von 2 Mill. Fahrrädern produduziert und abgesetzt. Das Jahr 1926 brachte abermals eine Depression auf die im Jahre 1927 eine Hochkonjunktur folgte — die Produktion betrug $2^1/_2$—3 Mill. Fahrräder —,[1]) wie man sie nicht für möglich gehalten hatte.

Diese erfreuliche Entwicklung des Absatzes im allgemeinen war es, welche die deutsche Fahrradindustrie zuletzt zwang, ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen. In den ersten Nachkriegsjahren war dies weniger der Fall, im Gegenteil die Leistungsfähigkeit wurde durch mancherlei Umstände gehemmt. Der Tarifzwang und damit die Nivellierung der Löhne von ungelernten Arbeitern und Facharbeitern führte zu einer Verminderung der Produktivität der Arbeit, wie dies die Qualität der Erzeugnisse bewies. Im Ausland hat diese Qualitätsverschlechterung der deutschen Fahrradindustrie schwer geschadet. Für den Inlandsmarkt war dies dagegen vorerst nicht schwerwiegend. Setzte doch mit dem Beginn der Inflation die „Flucht aus der Mark in die Ware“ ein und hielt man das Fahrrad geeignet für eine Investierung der sich rasch entwertenden Mark. Die Produktion konnte deswegen ohne Rücksicht auf die Qualität erfolgen. Man hatte im übrigen gerade genug zu tun, um des Ansturms der Nachfrage Herr zu werden. Diese Zeit war natürlich für Neugründungen ungemein günstig, und es entstanden deshalb auch sehr viele neue Unternehmungen, vor allem Zwergbetriebe, Montagewerkstätten und sogen. Kellerfabriken. Auch sie suchten unbekümmert um Qualität möglichst viel zu produzieren. Beeinflußt wurde die Leistungsfähigkeit der deutschen Fahrradindustrie in den ersten Nachkriegsjahren außerdem durch die hohen Rohstoffpreise und die Materialnot, welche immer noch nötigte zu minderwertigen Ersatzstoffen zu greifen[2]). Hemmend wirkten ferner Steuern, Reparationen und soziale Lasten.

---

1) Entnommen: Festschrift zum 40jährigen Bestehen des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller, e. V. 1888—1928.

2) Vergl. M. Kuhlo, Die Hochkonj. d. deutsch. Fahrradind. 1919—25, Diss. 1927.

Das Ende der Inflation, hatte dem „Kampf um die Ware“ ein Ziel gesetzt. Es folgte ein empfindlicher Rückgang des Absatzes, welcher die deutsche Fahrradindustrie — unter dem Eindruck der amerikanischen Produktionsmethoden —, veranlaßte, sich mit dem Problem der Rationalisierung zu beschäftigen. Man schenkte nunmehr der Erhöhung der Leistungsfähigkeit mehr Augenmerk, u. a. der Ausschaltung von Leerlauf in Produktion und Vertrieb, der Verkürzung der Arbeitsgänge, der Vereinfachung von Einzelteilen und Ersatzteilen und der Verringerung der Lagerhaltung. Durch Produktionsverbilligung bei gleichzeitiger Qualitätsverbesserung wollte man der Konkurrenz die Absatzgebiete entreißen. Es folgte daher die Umstellung auf fließende Fertigung, ferner wurden Mechanisierung und Spezialisierung stärker durchgeführt. Die Normalisierung, welche durch die seit langem feststehende Konstruktion des Fahrrads begünstigt war, fand Eingang mit der Gründung eines Fachnormenausschusses der deutschen Fahrradindustrie (Fafa), welcher Ende 1926 in Tätigkeit trat. Sie verursachte neben einer Verringerung der Lagerhaltung auch eine solche der maschinellen Anlagen und wirkte kostensenkend, da sich auf Grund niedrigerer Abschreibungsquoten auch niedrigere Unkostensätze ergaben. Außerdem brachte sie durch ihr Bestreben, Maße und Formen weitgehend zu vereinheitlichen, eine Vereinheitlichung der Produktion, andererseits aber auch eine Verschiebung der Produktion dadurch, daß die Herstellung der Einzelteile immer mehr an leistungsfähige Spezialfabriken fiel. Vor allem waren es die Mittel- und Kleinbetriebe, welche in ihrem Bezug in immer stärkere Abhängigkeit von der Teilindustrie gerieten, während die größeren kapitalkräftigen Betriebe dem erfolgreicher widerstehen konnten. Die Zerlegung des Produktionsprozesses in kleinste Arbeitsgänge führten hauptsächlich einige Großbetriebe ein. Da die Jahre 1925 und 1927 eine enorme Steigerung des Absatzes brachten, fanden wiederum überall in der deutschen Fahrradindustrie Betriebsvergrößerungen statt. Unter diesen Umständen stieg die Produktionskapazität auf 4 Mill. Fahrräder im Jahr. Die Gestaltung von Kapitalinvestierung und Produktionskapazität in der deutschen Fahrradindustrie zeigt nachstehender Vergleich[1]):

1) Die Zahlen sind dem Wirtschaftsdienst Nr. 36 v. 6. 9. 29 u. der Diss. E. Eicker „Der Aufbau d. deutschen Fahrradindustrie“, Köln 1928 entnommen.

Name	Aktienkapital		Reserven		Produktionskapazität	
	vor dem Krieg	in Mill. Mk. 1928	vor dem Krieg	in Mill. Mk. 1928	1913 in 1000 St.	1930
Adler Werke . . .	13,0	19,27	7,54	8,22	30	35
Corona-F. W. . .	0,85	1,22	0,14	0,27		
Dürkopp	4,5	7,05		1,13	25—30	40
Elite-Diamant . . .	0,4	6,0		0,50		60
Göricke	G.m.b.H.	2,1	G.m.b.H.	0,22		
Gritzner	4,5	6,3	2,6	1,32	25—30	20
Mars-Werke . . .	0,5	2,01	0,05	0,21	20—25	20
Nürnberg. Hercules		1,62		0,15	10—15	25
Pfälz. Nähmaschin. u. Fahrräder . .	2,25	3,14	0,28	0,45	8—10	25
Schönbeck	1,25	2,0	0,13	0,16		
Schladitz	0,775	1,29		0,13		
Seidel & Naumann	3,0	6,07	3,137	0,89	15—20	30
Bernhard Stoewer .		3,60			8—10	15
Triumph	1,0	3,08	0,22	0,27	20—25	30
Viktoria-Werke . .	1,6	2,47	0,10	0,33	20—25	30
Anker-Werke . . .	1,875	2,4	0,41	0,81	8—10	15

Zu berücksichtigen ist, daß es sich um Unternehmungen handelt, die mehrere Fabrikationszweige betreiben, so daß allerdings nicht gesagt werden kann, welcher Anteil der neu investierten Kapitalien auf die Fahrradfabrikation entfiel. Immerhin darf im Hinblick auf die bedeutende Erhöhung der Produktionskapazität angenommen werden, daß dieser Anteil erheblich gewesen sein mußte. Besonders hatte die Firma Adam Opel in Rüsselsheim ihre Fahrradfabrikation erhöht. Sie hatte dieselbe von 15—20000 St. Fahrrädern jährl. vor dem Krieg im Jahre 1927 auf 1 Mill. Fahrräder jährl. erweitert und konnte sich rühmen, Anlagen geschaffen zu haben, welche täglich mehr als 3000 St. fertigten und als die größten der Welt bezeichnet wurden. Bis zum Jahre 1930 hat die Firma Opel diese Produktion wieder erheblich herabgedrückt[1]). Ebenfalls bedeutend steigerten die Fahrradproduktion u. a. Excelsior Brandenburg von 50—60000 im Jahre 1913 auf 150000 im Jahre 1930, ferner Köln-Lindenthaler Metallwerke von 25000 St. 1913 auf 65000

1) O. E. Seyfert: Die deutsche Fahrradindustrie. Diss. Heidelberg 1912, S. 33; M. Kuhlo: Die Hochkonjunktur der deutschen Fahrradindustrie in den Jahren 1919—1925, Diss. Gießen 1927, S. 80; Deutsche Allg. Zeitung v. 3. 9. 29: Starke Produktionseinschränkung bei Opel; Deutsche Allgem. Zeitung v. 26. 2. 30: Sanierung der Fahrradindustrie.

St. 1930, Brennaborwerke, Brandenburg von 35—40000 St. 1913 auf 70000 St. 1930, u. s. f.

Die Entwicklung der deutschen Fahrradfabrikation von 1919—1927 erfolgte also in aufsteigender Kurve in Anlehnung an eine im ganzen gesehen überaus günstige Gestaltung des Absatzes. Inwieweit dabei mit Rücksicht auf eine künftige Absatzentwicklung ein maßvolles Verhältnis zwischen Produktion einerseits und Absatz andererseits gewahrt wurde und wie die Marktverhältnisse der kommenden Jahre sich für die deutsche Fahrradindustrie auswirkten, darauf ist in den folgenden Kapiteln einzugehen.

Besonderer Teil.

A. Die Marktlage im Inland seit 1927.

Kapitel 1. Die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel im Inland.

1. Allgemeine Bedeutung und Verwendung.

Nur wenn eine Bedürfnisbefriedigung zu erwarten ist, kann eine Produktion stattfinden. Die Art und Menge in welcher ein Gut zu produzieren ist, muß daher einzig und allein der Entstehung des Konsums überlassen bleiben, von dessen Einstellung es abhängt, welche Bedeutung einem Wirtschaftsgut beizumessen ist. Hier handelt es sich darum, welche Bedeutung die deutschen Konsumenten dem Wirtschaftsgut „Fahrrad" im allgemeinen beimessen, also um die Existenzfrage der deutschen Fahrradindustrie, zu deren Lösung die nachfolgenden Ausführungen in bescheidenem Maße beitragen sollen.

Das Fahrrad zählt erst seit Einführung des Niederrads und des Gummireifens zu den allgemeinen Verkehrsmitteln. Wie schnell es seitdem in Deutschland bis heute populär wurde, mögen einige Zahlen beweisen[1]). Der Verein Deutscher Fahrrad-Industrieller schätzt die Zahl der in Deutschland Radfahrenden

1887	auf	10000	Personen
1890	„	50000	„
1897	„	800000	„
1928	„	12—14 Mill.	„

Sie hat sich seit 1887 um das 12—1400fache erhöht, d. h. in Beziehung gesetzt zu der Bevölkerungsziffer Deutschlands, daß auf jeden 5. Einwohner ein Fahrrad kommt. Es darf also

1) Entnommen: Schmollers Jahrbuch 1900, Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft. Festschrift zum 40jährigen Bestehen von 1888—1928, des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller e. V. Berlin.

wohl gesagt werden, daß dasselbe zu den allgemeinen Vermehrsmitteln gehört und mit Ausnahme von alten gebrechlichen Leuten und Kindern jüngeren Alters von jedermann benutzt werden kann. Am meisten eingeführt dürfte das Fahrrad heute bei den jüngeren und mittleren Altersklassen sein und zwar bei Männern mehr wie bei Frauen, wenngleich es von letzteren, seit unsere moderne Zeit gleichzeitig eine bedeutende Wandlung der sozialen Stellung der Frau mit sich brachte, sowie eine Aenderung des Begriffs der Schicklichkeit in immer mehr zunehmenden Maße in Gebrauch genommen wird.

Der Zweck, dem es in Deutschland dient, ist in der Hauptsache in der Beförderung von Personen zu erblicken, weniger im Transport von Lasten, wofür es allerdings auch verwendet wird. Man denke an das mit einem Gepäckständer versehene Geschäftsrad, als Beförderungsmittel von Körben, Kisten und Kannen, etc. Personenverkehrsmittel ist das Fahrrad dagegen überall und jederzeit; hemmend wirken nur Witterungs- und Wegeverhältnisse. Sie sind in Deutschland jedoch allgemein so, daß sie den Radfahrer in der Benützung des Fahrrads nicht wesentlich hindern.

Auch das ständige Zunehmen des allgemeinen Verkehrs, das beängstigende Hasten und Treiben in den Zentren und oft sogar in den Vororten der Großstädte, hervorgerufen durch einen regen Personenverkehr, sowie Verkehr von Straßenbahnen, Omnibussen, Autos, Motorrädern, oder auf den Landstraßen durch die mit erhöhter Schnelligkeit fahrenden Motorfahrzeuge, vermag das Fahrrad nicht zu verdrängen, trotz der Gefahren, welche das Leben des Radfahrers bedrohen. Im Uebrigen halten es die interessierten Kreise für ihre Pflicht, den Radfahrer im Getriebe der Großstadt genügend zu sichern (vergl. Kap. 5, 2). Eine Verdrängung des Fahrrads aus den Großstädten infolge Ueberhandnehmen des allgemeinen Verkehrs ist also nicht zu befürchten, ganz davon zu schweigen, von den kleineren und mittleren Städten, sowie dem Lande, wo der Radfahrverkehr vollkommen ungefährlich ist.

Ueberdies wird das Fahrrad als Mittel der Personenbeförderung nicht nur im Großstadtverkehr und von Schülern, Arbeitern und anderen Berufstätigen benützt auf dem Wege zur Arbeitsstätte, sondern es dient im hohem Grade auch der

Erholung. Wie Rud. Lerch[1]) ausführt, nötigt es den Fahrenden zu eigener Anstrengung und veranlaßt eine Kräftigung der Muskeln, schnelleren Blutumlauf, tiefere Atmung und damit eine Erhöhung des Gesamtwohlbefindens. Häufig wird es daher zu Erholungsfahrten nach des Tages Last und Mühe, am Abend, Sonn- und Feiertagen in die nähere oder weitere Umgebung verwendet. Seine Bedeutung in dieser Beziehung ist deshalb eine ganz hervorragende, besonders in der heutigen Zeit, welche an Gesundheit und Nerven der Menschen die größten Anforderungen stellt.

2. Spezielle Bedeutung als Sportmittel.

Auch als Sportmittel spielt das Fahrrad heute im Zeitalter des modernen Sports eine große Rolle, trotzdem aus seiner speziellen sportlichen Bedeutung[2]) eine allgemeine, eben die als Verkehrsmittel erwuchs, welche auch als seine vornehmste und wichtigste zu gelten hat. Mit dem Erstehen des deutschen Radfahrerbundes 1884 nahm der Radsport in Deutschland seine aufsteigende Entwicklung. Es wurden Radrennbahnen geschaffen und neben Kurzstreckenfahrten, Radrennen hinter Motoren, Sechs-Tagerennen und Radfernfahrten allmählich eingeführt. Berufsfahrer und Amateure stritten um Geldpreise bezw. Lorbeer und Meisterschaft, und das Interesse der Allgemeinheit am Radrennsport zog immer weitere Kreise.

Nach Mitteilungen des V. D. F. I. ist nach dem Krieg besonders die Anzahl der Straßensport treibenden Amateure ungemein gewachsen. Startziffern von 500 und mehr sind keine Seltenheit und unter diesem Radfahrheer befinden sich viele Amateure. Gerade Straßenrennen, die über unwegsame Strecken gehen, stellen die Zuverlässigkeit des Fahrrads und damit seine Brauchbarkeit als allgemeines Verkehrsmittel immer wieder unter Beweis.

Wenn die radsportlichen Veranstaltungen in unserer jüngsten Zeit eingeschränkt werden, so liegt das nicht an einem mangelnden Interesse des Publikums für den Radsport, sondern einzig und allein an der großen wirtschaftlichen Not, die zum

1) Rud. Lerch, Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft, Schmollers Jahrbuch, Jhrg. 1900, Bd. 1, S. 512.

1) Vor seiner Vervollkommnung diente das Fahrrad nur sportlichen Zwecken.

Sparen zwingt. Die Wirtschaftsnot ist es auch, welche viele Interessenten zwingt, augenblicklich auf die Anschaffung eines Fahrrads zu verzichten und es ist daher falsch, wenn Laien annehmen, daß das Fahrrad unmodern geworden sei und nicht mehr zu den Verkehrsmitteln unserer Zeit passe. Es sprechen dagegen die 12—14 Mill. Radfahrer, welche Deutschland im Jahre 1928 nach den Schätzungen des V. D. F. I. zählte.

3. Die relative Billigkeit der Fahrradbenützung.

Die große Bedeutung des Fahrrads liegt auch in seiner Billigkeit und seiner langjährigen Gebrauchsfähigkeit. Letztere beträgt nach fachmännischen Aussagen bei einem guten Markenrad, welches täglich in Benützung ist, 6 Jahre. Nimmt man an, daß ein solches Markenrad Mk. 125.— kostet und die jährliche Durchschnittleistung mindestens 2000 km ist, so kann man pro Tag etwa 6 km bei einer Amortisation von 0.06 RM. zurücklegen. Das Fahrrad ist also ein außerordentlich billiges Verkehrsmittel, das in dieser Beziehung wohl von keinem anderen Verkehrsmittel erreicht wird.

4. Die Konkurrenz der anderen Verkehrsmittel.

a) Großverkehrsmittel.

Es entsteht nunmehr die Frage, ob und in welchem Konkurrenzverhältnis das Fahrrad zu den anderen Verkehrsmitteln steht und zwar zu den großen öffentlichen Verkehrsmitteln Eisenbahn, Straßenbahn und Omnibus einerseits und zu den Kleinverkehrsmitteln Auto und Motorrad andererseits.

Die Gefahr einer Verdrängung des Fahrrads durch Eisenbahn, Omnibus und Straßenbahn besteht bis heute nicht und es ist auch nicht anzunehmen, daß diese Verkehrsmittel das Fahrrad ausschalten. Ein Vergleich von Eisenbahn, Straßenbahn und Omnibus mit dem Fahrrad zeigt, daß dieses nicht an Zeit und Weg gebunden ist, während jene als öffentliche Verkehrsmittel davon abhängig sind. Gegenüber der Eisenbahn besteht ferner in der Geschwindigkeit ein wesentlicher Unterschied, denn diese überwindet in der gleichen Zeit natürlich weit größere Entfernungen. Die Bedeutung des Fahrrads wird davon jedoch nicht berührt und Tatsache ist, daß sehr oft Ausflügler bis zu einem gewissen Ziel die Eisenbahn be-

nützen und von dort mit dem Fahrrad, welches als Passagiergut befördert wird, die geplante Tour fortsetzen. Ebenfalls ergänzen sich in der Großstadt das Fahrrad und Straßenbahn oder Omnibus, denn der gewohnheitsmäßige Radfahrer wird letztere nur in einzelnen Fällen benützen und wenn starkes Regen-, Schnee- und Tauwetter ihn zwingen. Gleichfalls können Leute, die im Großstadtverkehr nur Straßenbahn und Omnibus fahren, ein Fahrrad besitzen, da dieses ja nicht einzig und allein ein Verkehrsmittel der Großstadt ist und auch zu Ausflügen benützt werden kann. Die Benützung des Fahrrads ist also auch unter diesen Umständen nicht ausgeschlossen.

b) Kleinverkehrsmittel.

Während eine Gefahr, daß das Fahrrad durch die öffentlichen Großverkehrsmittel verdrängt wird, nicht besteht, wird eine solche durch die Kleinverkehrsmittel Auto und Motorrad öfter behauptet, aber auch oft genug bestritten. Hingewiesen wird dabei immer wieder auf die Verhältnisse in U. S. A., wo ein ständiger Rückgang der Fahrradbenutzung festgestellt wurde, welchen man als Folge der dortigen starken Motorisierung ansieht. Man glaubt nun einerseits, daß diese auch in Deutschland einer Verbreitung des Fahrrads gegenüberstehe. Vor allem sieht man im Motorrad einen starken Konkurrenten des Fahrrads, weniger im Auto, welches in Amerika überwiegend dominiert, im Gegensatz zu Fahrrad und Motorrad, die nur in verhältnismäßig geringer Zahl verbreitet sind. Dies liegt in der Hauptsache daran, daß bei der großen räumlichen Ausdehnung Amerikas, das Auto das geeignetste Kleinverkehrsmittel ist, welches die weiten Entfernungen, die oft zurückzulegen sind, um in die nächsten Städte zu gelangen, schnell und bequem überwindet. Seine größere Schnelligkeit und bequemere Beförderung haben Fahrrad und Motorrad zurückgedrängt. Dazu kommt, daß das Verhältnis zwischen Kaufpreis eines Automobils und Kaufkraft in Amerika, ein sehr günstiges ist, weshalb weite Schichten der Bevölkerung sich ein solches Fahrzeug anschaffen können. Ein Beispiel dafür gibt Kuhlo[1]), welcher ausführt, daß 1923 das 7,5fache wöchentliche Arbeits-

1) Derselbe, Die Hochkonj. d. deutsch. Fahrradindustrie in den Jahren 1919—25, Diss., Gießen 1927, S. 11.

einkommen eines deutschen Facharbeiters nötig war, um ein Fahrrad zu erwerben, während der amerikanische Facharbeiter mit einem 9wöchentlichen Arbeitsverdienst einen Fordwagen kaufen konnte. Um das Automobil auf dem europäischen bezw. deutschen Markt in großen Mengen unterzubringen, sind ein niedriger Anschaffungspreis und höchste Billigkeit im Betrieb nötig.

Wie sehr die Betriebsunkosten in das Gewicht fallen, geht daraus hervor, daß ein großer Teil des kraftfahrenden Publikums in Deutschland, seine Fahrzeuge wegen Fehlens finanzieller Mittel und Erhöhung des Benzinpreises stillegen mußte. Viele Autobesitzer, welche früher größere Touren allein, oder mit ihren nächsten Verwandten, Bekannten u.s.w. unternahmen, suchen heute auch durch öffentliche Ausschreibungen in den Zeitungen, Mitfahrer gegen Kostenbeteiligung um die Betriebsunkosten für eine Fahrt zu verringern. Wie sehr erheblich der Anschaffungspreis ist, zeigt der außerordentlich starke Uebergang zum kleinen Kraftwagen. Der stärkste Zugang enthält auf Wagen mit einem Hubraum von 1—2 Liter (Opel, Hanomag, Adler, Daimler-Benz, Wanderer, Stoewer, u.s.w.) und dann auf die kleinsten Kraftwagen mit einem Hubraum bis zu 1 Liter. Diese beiden Klassen betrugen drei Fünftel des Gesamtbestandes am 1. 7. 1931: 522943 St. Dennoch sind auch sie viel zu teuer, um wie das Fahrrad von den breiten Schichten der Bevölkerung benützt zu werden, da als Käufer nach den Ergebnissen der Automobilausstellung von 1930 nur Personen mit einem Mindesteinkommen von 600—800 RM. monatl. in Betracht kommen. Zu erwähnen sind außerdem die teueren Garagenpreise. Vom Kraftwagen wird das Fahrrad infolge seines verhältnismäßig niedrigen Anschaffungspreises und seiner kaum nennenswerten Unterhaltungskosten, demnach heute und in absehbarer Zukunft nicht gefährdet.

Eine gewisse Konkurrenz des Motorrads ist jedoch nicht abzuleugnen, wenn sie auch nach Ansicht der Fachleute die Popularität des Fahrrads zu erschüttern nicht imstande ist. Nach den Veröffentlichungen des Statistischen Reichsamts gab es in Deutschland Motorräder[1]):

1) Die Zahlen entstammen: Nachrichtenblatt f. Ein- u. Ausfuhr Nr. 12/13 v. 24. 3. 26. Zentralarchiv Nr. 38 v. 19. 9. 28. Deutschlands Kraftfahrzeugbestand, Gerd Anders, Wirtschaftsteil der Nürnberger Zeitung v. 4. 13. 31. Statistische Jahrbücher 1926—1931.

am	1. 1. 1926	217000 St.	am	1. 7. 1929	608342 St.
	1. 1. 1927	278000 „		1. 7. 1930	731237 „
	1. 1. 1928	405000 „		1. 7. 1931	792075 „
	1. 1. 1929	465000 „			

Man ersieht daraus, daß die Anzahl der Motorräder in Deutschland ständig wächst. Dieses Anwachsen ist jedoch ein viel langsameres als beim Fahrrad, wie ja auch die Zahl der Motorräder zu der Zahl der Fahrräder in keinem Verhältnis steht. Es läßt sich deshalb der Schluß ziehen, daß das Motorrad nicht in dem Maße wie das Fahrrad bei allen Schichten der Bevölkerung einzudringen vermag, da seine Benützung für die Arbeiterschichten und die Schichten des unteren Mittelstandes zu teuer ist. Für diese breitesten Schichten des Volkes kommt darum nach wie vor das Fahrrad als Verkehrsmittel in Frage. Immerhin mag, wie bereits angedeutet, eine gewisse Konkurrenz des Motorrads bestehen, wenn man berücksichtigt, daß am 1. 7. 1931 46 % aller Krafträder führerschein- und steuerfreie Kleinkrafträder, waren, welche auch von minderkaufkräftigen Schichten benützt werden, wenn auch nicht von der breiten Masse, wie das beim Fahrrad der Fall ist. Wie sehr die Kleinkrafträder in den letzten Jahren zunahmen, zeigen die Ziffern dieser Produktion, welche sich mit 113000 St. im Jahre 1930 gegenüber 1928 fast verdoppelt und gegenüber 1927 fast verzehnfacht haben. Es ergeben sich in dieser Hinsicht jedoch Berührungspunkte mit der Fahrraderzeugung, welche in der Herstellung von Motorfahrrädern (vergl. Kap. 5, 1) liegen. Ein Fahrzeug wurde hier geschaffen welches Merkmale des Motorrads sowohl, als auch des Fahrrads vereinigt.

5. Zusammenfassung und Folgerung.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß das Fahrrad in Deutschland infolge seiner einfachen Handhabung, seiner steten Fahrbereitschaft und seiner großen Billigkeit das meist verbreitete Beförderungsmittel ist und bleibt, dessen Käufer besonders die größten und am wenigsten kaufkräftigen Bevölkerungsschichten sind. Natürlich ist eine Industrie, wie die deutsche Fahrradindustrie, welche sich derart auf den Bedarf des breiten Volkes stützt, mit dessen Geschick unlösbar verknüpft und von der Entwicklung seiner Kaufkraft stark abhängig.

Kapitel 2: Die Kaufkraft der inländischen Käuferschichten.

1. Die Entwicklung der Reallöhne.

Die Kaufkraft der unteren breiten Schichten, als die in der Hauptsache für das Fahrrad in Betracht kommenden Käuferschichten, kommt zum Ausdruck in ihrem realen Einkommen oder da dasselbe in den meisten Fällen den Ertrag ihrer Arbeit ausmacht, genauer im realen „Arbeitseinkommen". Zu dessen Erfassung ist es notwendig, daß man einerseits das nominale Einkommen der betreffenden Schichten kennt und andererseits weiß, welche Gütermenge für dasselbe gekauft werden kann. Daß die Beziehungen zwischen Nominaleinkommen und Gütermenge sich stetig ändern, liegt in den Schwankungen 1.) des Nominaleinkommens, 2.) der Preise begründet. Es genügt, wenn man sich bewußt ist, daß diese Veränderungen von beiden Seiten ausgehen können.

Sieht man sich nun um, wie man die Statistik bei der Berechnung der Reallöhne verwenden kann, so muss festgestellt werden, daß dies nicht hinreichend der Fall ist. Zuerst mag gesagt sein, daß über das gesamte durchschnittliche nominale Arbeitseinkommen bis heute keine laufenden Untersuchungen angestellt wurden. Auch über die Arbeitseinkommen der Landwirtschaft fehlen solche. Dies ist einerseits sehr bedauerlich, da, wie im folgenden Abschnitt ausgeführt wird, die Landwirtschaft als Käufer von Industrieprodukten und damit Fahrrädern in den vergangenen Jahren immer mehr ausfiel. Auf der anderen Seite mögen jedoch die statistischen Durchschnittsergebnisse, welche sich auf das Arbeitseinkommen in der Industrie erstrecken, zur Not genügen, wenn man sich erinnert, daß in Deutschland der größte Teil der Erwerbstätigen, Berufen der Industrie angehört.

Nun aber einiges über diese Durchschnittsergebnisse der industrieellen Arbeitseinkommen. Auch sie können die tatsächlichen Verhältnisse nicht widerspiegeln. Man findet sie in den regelmäßigen amtlichen Veröffentlichungen des Statistischen Reichsamts, in der Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik" und zusammengefaßt in den Jahrbüchern der Statistik für das deutsche Reich. Das Reichsamt untersucht hier eine beschränkte Anzahl von Industrien hinsichtlich ihrer Lohnentwicklung, von

denen es die durchschnittlichen Stundenlöhne und Wochenlöhne für gelernte und ungelernte Arbeiter bringt. Jedoch handelt es sich nicht um die „effektiven Löhne, sondern um „Tariflöhne", welche nicht unter-, wohl aber überschritten werden können. Auch die „Durchschnittswochenlöhne" basieren nicht auf der „tatsächlichen" Arbeitszeit, sondern auf der tariflich festgelegten; sie sind also eine fiktive Größe. Welch wesentlicher Unterschied gegenüber der Wirklichkeit besteht, darauf weist Adolf Weber in seinem Buch „Der Kampf zwischen Kapital und Arbeit", 1930, S. 594 hin. Er bemerkt: „Wie sehr der Effektivlohn trotz der tariflichen Festlegung nach oben elastisch ist, zeigt die Effektivlohnerhebung des Statistischen Reichsamtes für die Metall verarbeitende Industrie (Die effektiven Durchschnittsstunden und Wochenlöhne wurden bis jetzt vom Statistischen Reichsamt nicht errechnet!) und der Maschinenbau. Im letzteren speziell zeigt im Oktober 1928 die Ueberschreitung der Tarifstundenlöhne durch die Effektivstundenlöhne folgendes Bild:

	im Zeitlohn v. H.	im Stücklohn v. H.
Facharbeiter über 21 Jahre	26,5	25,2
angel. Arbeiter „ 21 „	14,5	25,1
Hilfsarbeiter „ 21 „	13,3	17,2

Die vorherrschende Lohnform ist der Stücklohn, rund $^2/_3$ der beschäftigten Arbeiter werden nach diesem Lohnsystem bezahlt." Dieses Beispiel, welches eine der Hauptindustrien Deutschlands betrifft, zeigt, daß die tariflichen Mindestlöhne praktisch um ein Bedeutendes überschritten werden und daß deshalb die amtlichen Erhebungen über die durchschnittlichen Tariflöhne für die Ermittlung des Reallohnes unzulänglich sind. Noch weniger geeignet ist dafür die private Lohnstatistik, welche von Seiten der Gewerkschaften, insbesondere vom allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbund" (A.D.G.B.) in seiner Zeitschrift vierteljährlich und seinen Jahresberichten herausgegeben wurden. Ihre Derlegung erstreckt sich nur auf die Lohnsätze einzelner Industrien an verschiedenen Orten und ist ebenfalls eine solche von Tariflöhnen. Es ist deshalb schon nötig, sich an die reichsamtlichen Veröffentlichungen zu halten, wobei man sich stets bewußt sein muß, daß sie den tatsächlichen Verhältnissen nicht gerecht werden. Sie sind immerhin ein Notbehelf, mit dem man sich abfinden kann. Eine weitere

Unzulänglichkeit ergibt sich, wenn man Vergleiche mit der Vorkriegszeit anstellen will. Das Statistische Reichsamt veröffentlichte im Statistischen Jahrbuch 1924/25 Ergebnisse über „Friedenslöhne", welche es aus alten Lohnlisten von Einzelfirmen ermittelte. Also ein durchaus uneinheitliches dürftiges Material über tatsächliche Verdienste! Dennoch soll dasselbe notgedrungen verwendet werden, indem dabei wohl bedacht wird, daß es theoretisch falsch ist, Effektivlöhne mit Tariflöhnen in dem hier gewollten Sinne zu vergleichen, daß aber der praktischen Anschauung ein, wenn auch schiefes Bild besser dient als Worte. Die Entwicklung der nominalen Stundenlöhne unter diesem Gesichtspunkt zeigt Schaubild 1.

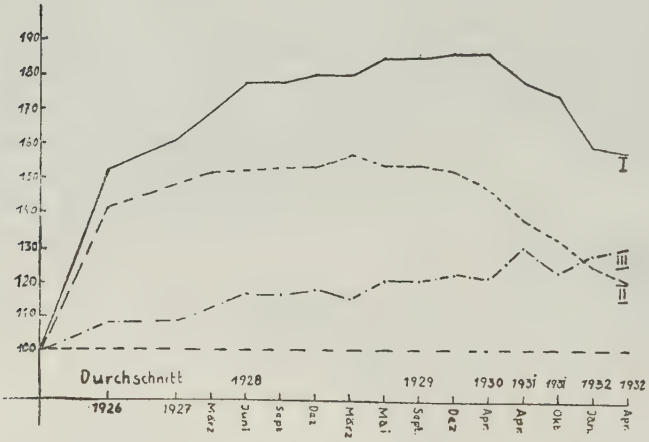
Um die durchschnittlichen Veränderungen des allgemeinen Preisniveaus zu messen, müßten die Preise aller Güter verglichen werden. Aus praktischen Gründen ist dies jedoch nicht möglich und die Statistik beschränkt sich daher auf eine Auswahl von Waren. Was ihre Preisentwicklung aussagen kann, kommt also auch nur bis zu einem gewissen Grad der Wahrheit nahe. Je nach ihrem Zweck und nach der Warengruppe, welche sie repräsentieren, unterscheidet man verschiedene Indices, d. s. Zahlen, welche die Preisgestaltung z. B. des Großhandels, des Kleinhandels, der Rohstoffe, der Fertigwaren, u. s. f., wiedergeben sollen. Für diese Untersuchung ist ein Index nötig, welcher die Preise aller der Güter einschließt, die in der Lebenshaltung der breiten Bevölkerungsschichten vorkommen. Er ist zu finden im Reichsindex der Lebenshaltungskosten des Statistischen Reichsamts, welcher sich seit 1925 auf der Lebenshaltung vor dem Kriege aufbaut. Selbstverständlich ist auch er nur eine Fiktion (und mit Unvollkommenheiten behaftet, auf die einzugehen zu weit führen würde), doch ist deshalb seine Brauchbarkeit in praktischer Hinsicht nicht abzuleugnen.

Aus Schaubild 1 ist neben den Nominallöhnen, der Verlauf des Lebenshaltungsindexes für das Deutsche Reich ersichtlich und gleichzeitig die Kombination dieser beiden Kurven, in welcher sich die Reallöhne der industriellen Arbeiter ausdrücken, soweit sie in Beschäftigung stehen.

Schaubild 1 (1913 = 100).

Quelle: Jahrbücher des Statistischen Reichsamts, Hefte der Wirtschaftskurve der Frankfurter Zeitung.

I = Tariflöhne, II = Lebenshaltung, III = Reallöhne.



Alle drei Kurven bewegen sich über dem Vorkriegsniveau. Besonders fallen in das Auge die Nominallöhne, welche nach der Kurve bis 1930 um nahezu 90% gestiegen sind, in Wirklichkeit aber aus bekannten Gründen diese Zahl überschreiten. Die Steigerung der Lebenshaltung erfolgte dagegen nicht ververhältnismäßig, denn sie blieb seit August 1926 bis Juli 1931 um Spannungen von etwa 11% bis über 40% hinter den Tariflöhnen zurück. Es konnten sich infolgedessen die Reallöhne gegenüber der Vorkriegszeit überaus günstig entwickeln. Im April 1931 betrug der Unterschied gegenüber 1913 mehr als 30% und es würde eine noch höhere Zahl herauskommen, wären an Stelle der tariflichen Mindestlöhne diesem Vergleich die tatsächlichen Löhne zugrunde gelegt worden. Man kann also sagen, daß die Lebensverhältnisse der breiten Volksschichten, soweit sie voll beschäftigt sind, bis 1930 sich fortwährend verbesserten gegenüber vor dem Krieg. Darüber einige Zahlen[1]):

Es betrug der Verbrauch pro Kopf der Bevölkerung von

1) Vergl. auch Ad. Weber, Der Kampf zwischen Kapital u. Arbeit, 1930.

Zucker	1912/13:	19	kg	1928:	23	kg (22%)
Tabak	„	1,54	„	„	2	„ (30%)
Fleisch	1911	51,5	„	„	52,8	„
Fleisch	1913	49,5	„	1930	50,5	„

Besonders interessant ist die Entwicklung des Kartoffelverbrauchs, aus dem man ersieht, daß wir noch immer weniger Speisekartoffeln als vor dem Krieg verbrauchen. Erst in der jüngsten Zeit hat sich eine nennenswerte Zunahme des Kartoffelverbrauchs ergeben; im übrigen ist mit dem Wachsen der Wirtschaftsnot ein allgemeiner Verbrauchsrückgang eingetreten. Dies zeigt folgende Uebersicht:

Rückgang (v. H.) der verbrauchten Mengen von 1930 auf 1931

Fleisch	2,0	Gewürze	5,0	Zigaretten	18,5
Seefische	2,3	Tee	12,0	Zigarren	25,8
Eier	7,1	Südfrüchte	18,2	Rauchtabak	27,2
Zucker	12,7	Bier	14,3	Branntwein	24,7
Lebensmittel	13,6			Bekl.(o.Schuh.)	18,5

Bezeichnend ist der starke Rückgang des Verbrauchs von Genußmitteln, wie Tabakwaren, Südfrüchte, Bier, Branntwein. Aber auch der Bedarf an Bekleidung wurde sehr eingeschränkt. Diese Schrumpfung des Konsums ist neben der zunehmenden Arbeitslosigkeit außerdem auf eine hohe Belastung durch Steuern und soziale Abgaben zurückzuführen, welche naturgemäß eine Senkung der Löhne und Gehälter darstellen. In der realen Lohnkurve kommt eine solche zwar nicht wesentlich zum Ausdruck, doch darf nicht vergessen werden, daß es sich bei den zugrundeliegenden Nominallöhnen um Bruttolöhne handelt.

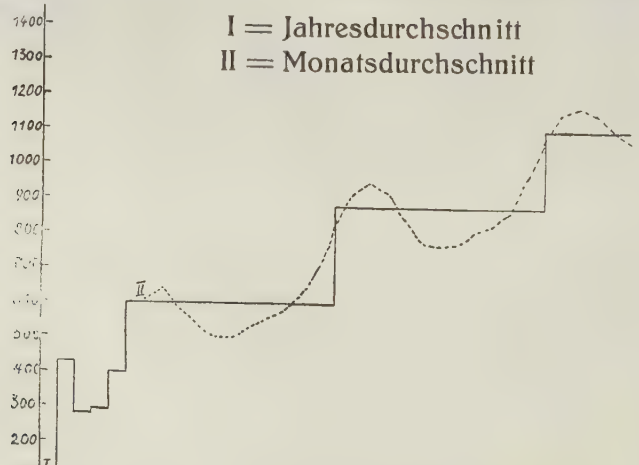
2. Die Einwirkung der Arbeitslosigkeit.

Es wurde im vorhergehenden gezeigt, daß die Lebenshaltung gegenüber 1913 besser geworden ist. Das bedeutet mit anderen Worten, daß die menschliche Leistungsfähigkeit sich im Verhältnis steigerte. Jedoch trifft die bessere Lebenshaltung nur für diejenigen zu, welche voll in den volkswirtschaftlichen Produktionsprozeß eingeschaltet sind und an der Erhöhung der Produktivität Anteil haben. Es ist bekannt, daß durch die Entwicklung der allgemeinen Wirtschaftslage in der Nachkriegszeit, Rationalisierung, Zollmauern, Gründung von Industrien in den Absatzgebieten, Notlage der Landwirtschaft,

politische sowie private Kapital- und Zinsenlast, u.s.w. die Zahl der Vollbeschäftigten immer geringer wurde, der Produktionsapparat also mehr und mehr zusammenschrumpfte, und infolgedessen die volkswirtschaftliche Produktivität zurückging. Wenn auch die Vollbeschäftigten mehr als ehedem leisten, so fällt doch die Masse der zur Untätigkeit Verdammten derart in die Wagschale, daß im ganzen gesehen, die volkswirtschaftliche Leistungsfähigkeit als zurückgegangen betrachtet werden muß. Daß auch in allen anderen Ländern die Arbeitslosigkeit zusehends wuchs und dadurch zur internationalen Erscheinung wurde, soll hier nur beiläufig erwähnt werden.

Die folgende Kurve (Schaubild 2) soll die Entwicklung der deutschen Arbeitslosenziffer seit 1926 zeichnen. Einen Vergleich mit der Vorkriegszeit gibt der Verein Deutscher Maschinenbauanstalten[1]), welcher im „Maschinenbau vom 2. 5. 1929" feststellt, daß die Arbeitslosigkeit im Jan. 1926 (2495000) etwa 4,7mal so groß war wie im Dez. 1913, hier also ungefähr 530000 betrug. Setzt man diese Zahl = 100, so ergibt die Kurve folgendes Bild:

Schaubild 2 (Dez. 1913 = 100)
Quelle: Wirtschaftskurve der Frankfurter Zeitung 1928—1932



1) Siehe Adolf Weber: Der Kampf zwischen Kapital u. Arbeit, S. 462.

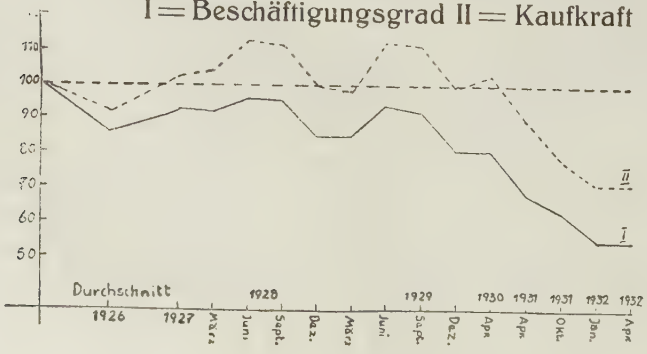
Die Durchschnittsziffer der ersten 7 Monate des Jahres 1932 beträgt das 11fache der Zahl im Dez. 1913. Welch ein erschreckendes Anwachsen! Auch gegenüber 1926, da sie sich in weniger als 6 Jahren um mehr als das 2,5 fache erhöhen konnte, was sehr viel heißt, wenn man berücksichtigt, daß schon seinerzeit durchschnittlich mit 2,28 Mill. gerechnet werden mußte. In den folgenden Jahren 1927 und 1928 ging die Arbeitslosigkeit zurück, um neuerdings mit dem Jahre 1929 bis 1932 unaufhaltsam anzusteigen. Wie aus der Kurve des monatlichen Durchschnitts ersichtlich ist, welche ab 1930 gezeichnet wurde, erreicht sie ihren Höhepunkt jeweils in den Monaten Januar und Februar um dann abzufallen bis zu ihrem tiefsten Punkt im Juni und Juli. Aus der Kurve geht also neben der konjunkturellen auch die saisonelle Arbeitslosigkeit hervor.

Die Auswirkungen, welche diese ungeheuere Erwerbslosigkeit auf den Absatz hatte, sind leicht einzusehen. Man muß dabei bedenken, daß davon nicht nur der Arbeitlose selbst, sondern auch in hohem Maße dessen Familie betroffen ist, um zu fühlen, in welch weiten Kreisen des deutschen Volkes bittere Not einkehrte, eine Not wirtschaftlicher und seelischer Art. Für viele Waren entstand ein starker Ausfall an Käufern, denn der Unterstützungsbetrag ist gering und reicht nur zur Deckung des notwendigsten Bedarfs. Ersparnisse sind in den meisten Fällen nicht vorhanden, oder sie sind geringfügig, da das Hauptkontingent der Arbeitlosen die unteren Bevölkerungsschichten (Arbeiter, Angestellte) stellten. Gerade die Kaufkraft dieser breiten Masse ist es, auf der sich viele Industrien, u. a. die Fahrradindustrie aufbauen und sie war nach der Höhe der Arbeitslosigkeit zu urteilen, in den letzten Jahren sehr geschwächt. Nicht zu vergessen ist eine erhebliche Kurzarbeit. Von je 100 Mitgliedern der Gewerkschaften waren durchschnittlich Kurzarbeiter 1926: 14,7 (= 4,4 Vollarbeitslose) 1927: 3,43 (= 0,78 Vollarbeitslose), 1928: 5,7 (= 1,3 Vollarbeitslose), 1929: 7,3; 1930: 13,3; und in den Monaten Jan.-Aug. 1931: 21,3.

Es soll im folgenden versucht werden, eine Anschauung davon zu geben, wie sich unter dem Eindruck der Entwicklung von Arbeitslosigkeit und Löhnen die Kaufkraft der breiten Massen allgemein gestaltet hat. Zu diesem Zweck wird die Kurve der Arbeitslosigkeit mit der Kurve der Reallöhne kombiniert, oder m. a. W., die Zahlen des jeweiligen Beschäftigungsgrades

mit den Zahlen der jeweiligen Reallöhne multipliziert. Der Massenkaufkraftkurve liegt also folgende Berechnung zugrunde: Monatszahlen der Nominallöhne dividiert durch Monatszahlen des Lebenshaltungsindex multipliziert mit den Monatszahlen der Gewerkschaftsmitglieder, welche beschäftigt waren. Der prozentuale Beschäftigungsgrad ergibt sich durch Subtraktion der seitens der Gewerkschaften bekanntgegebenen (in %) Ziffern über ihre vollarbeitslosen Mitglieder von der Ausgangszahl 100. Natürlich kann sich auch eine solche Kurve der Massenkaufkraft bezw. Durchschnittskaufkraft mit der wirklichen niemals decken, denn sie weist außer den Mängeln, welche den errechneten Reallöhnen anhaften, noch weitere auf, welche darin liegen, daß einmal nur der Beschäftigungsgrad nach den Zahlen der vollbeschäftigten Gewerkschaftsmitglieder angenommen wird, Landwirtschaftsarbeiter, Kurzarbeiter und Ueberarbeiter nicht erfaßt sind, zum anderen aber auch die Kaufkraft der Arbeitslosen unbeachtet gelassen wird. Andere Mängel liegen darin, daß die Veränderungen unberücksichtigt bleiben, welche sich aus dem Wechsel im Altersaufbau der Bevölkerung ergeben und ferner von den Sparguthaben abgesehen wird. Es ist nötig, sich auch bei Schaubild 3 darüber klar zu sein, daß es sich wie bei den Löhnen und Lebenhaltungskosten nur um eine Darstellung handeln kann, welche Genaues über die Entwicklung und Höhe der Kaufkraft im allgemeinen nicht auszusagen vermag. Immerhin lassen sich wesentliche Tendenzen erkennen und vermitteln die im Rahmen der vorliegenden Arbeit erforderliche Anschauung (siehe auch S. 57).

Schaubild 3 (1913 = 100)
Wirtschaftskurve d. Frankf. Zeitg. 1928-1932
I = Beschäftigungsgrad II = Kaufkraft



Man sieht, daß die Kurve des Beschäftigungsgrades die Arbeitslosigkeit nicht so deutlich wiedergeben kann, wie Schaubild 2, da sie die Nichtorganisierten nicht mit einschließt. Hinsichtlich der Massenkaufkraft zeigt sich, daß sich dieselbe seit 1927—1930 über das Vorkriegsnieveau nicht unerheblich hinaus entwickeln konnte und erst im Jahre 1931 bleibend unter den Stand 1913 absank. Von welch großer Bedeutung dieses Absinken ist, geht aus der Kurve klar hervor. Dennoch sind die Ergebnisse, welche aus ihr gewonnen werden, nicht zu überschätzen, denn aus ihrer Bewegung kann sich keinesfalls allein die Aenderung der Kaufkraft ergeben. Man ersieht wohl, daß sich die Kaufkraft der Massen geändert hat, aber wie sie sich geändert hat, d. h. welch durchgreifende Wandlungen in der Gestaltung der Nachfrage stattgefunden haben, darüber kann sie nichts aussagen. Dies wird klar, wenn man darandenkt, daß das Einkommen zuerst der Deckung des notwendigsten Lebensbedarfs dient und erst dann, mit dem übrigbleibenden Teil, der Deckung des sog. elastischen Bedarfs, wie Kleidung, Luxusgegenstände, etc. Diese Tatsache des Ordnens der Güter nach ihrer Lebenswichtigkeit zeigt, daß die Schwankungen der Kaufkraft für solche nicht lebenswichtige Güter und damit die Auswirkungen der Arbeitslosigkeit auf die betreffenden Industrien weiter stärker sein müssen, als dies in den Schwankungen der Kurve zum Ausdruck kommt.

Kapitel 3. **Die Preisgestaltung.**

1. Die Entwicklung der Preise für Fahrradteile.

Für den Absatz der Fahrräder ist neben der Kaufkraft der breiten Schichten vor allem auch der Preis des Fahrrads maßgebend, und für diesen, die Preisentwicklung der Fahrradteile. Diese haben, wie sich aus den in den Jahresberichten des V. D. F. I. bekanntgegebenen Zahlen errechnen läßt, im einzelnen seit 1. Oktober 1928 gegenüber dem 1. August 1914 $^0/_0$uale Steigerungen (plus = ohne Vorzeichen), bezw. Ermäßigungen (—) erfahren:

	1. 10. 28	1. 1. 29	1. 4. 29	1. 7. 29	1. 10. 29	1. 1. 30	1. 4. 30	1. 7. 30	1. 10. 30	1. 10. 31
Nahtl. Stahlrohr 25,4 × 1 pr. 100 m	28,1	11	11	11	6,3	2,5	2,5	2,5	2,5	6,0

	1. 10. 28	1. 1. 29	1. 4. 22	1. 7. 29	1. 10. 29	1. 1. 30	1. 4. 30	1. 7. 30	1. 10. 30	1. 10. 31
Ob. H. Gabelrohr 1 Paar	71,9	43,8	43,8	43,8	43,8	48,4	48,4	48,4	40,6	25,0
Unt. „ „ 1 „	57,6	33,3	33,3	33,3	27,3	37,3	37,3	37,3	37,3	21,2
Schutzbleche 50 mm ohne Zubehör pr. 1 Paar	38,0	51,7	51,7	51,7	58,6	58,6	58,6	58,6	58,6	51,7
Glockenkurbeln rechts	2,7							5,3	5,3	5,3
„ links	29,4	29,4	29,4	29,4	29,4	29,4	29,4	29,4	29,4	2,9
Fl. Keilkurbeln links	66,6	66,6	66,6	66,6	46,6	46,6	46,6	46,6	46,6	26,7
„ rechts	22,2	22,2	22,2	22,2	22,2	44,4	44,4	44,4	44,4	25,0
Hinterradnabe 9, F u S	83,3	83,3	83,3	83,3	83,3					
Vorderradnabe 4	45,8	45,8	45,8	45,8	45,8					
Torpedonabe per St.	27,6	20,0	23,0	23,0	23,0	10,7	10,7	10,7	10,7	18,5
Einf. Felgen roh pr. P.	22,2	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7
Westwoodfelgen roh	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	2,6	2,6	2,6	2,6	-3,9
Speichen und Nippeln pr. 1000 St. rostfrei	60,3	56,8	56,8	56,8	41,1	34,9	30,1	30,1	11,0	2,7
Ketten 9a Wippermann	42,1	3,2	3,2	2,1	-15,8	-15,8	-15,8	-15,8	-24,2	-32,9
Rekordpedale pr. Paar	40,0	22,0	22,0	22,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	-5,0
Zelluloidgriffe pr. P.	17,7	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	-5,9
Sattel 84, braun, schw.	85,0	77,5	77,5	77,5	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	35,0
Tasche 2a braun, pr. St.	58,7	73,3	73,3	73,3	53,3	53,3	53,3	20,0	20,0	20,0
Kugeln 1/4" pr. Groß	-2,7	-2,7	-2,7	-2,7	-13,6	-23,7	-23,7	-26,1	-26,1	-46,6
Gesamtdurchschnitt	40,2	33,4	33,4	33,4	27,4	22,9	22,6	20,9	19,0	7,4

Die Preise liegen durchschnittlich bedeutend höher als die Vorkriegspreise, doch nähern sie sich allmählich wieder denselben, wie die vorstehenden Zahlen beweisen.

2. Die Richtpreise des V. D. F. I. für Fahrräder.

Die Veränderungen der Mindestpreise für Fahrräder einschl. Freilaufnabe, jedoch ohne Bereifung, welche sich auf Grund der vom V. D. F. I. in seinen Jahresberichten veröffentlichten Preise ergeben, betrugen gegenüber dem Preisstand vom 11. 9. 28 in % für:

I. geschweißte Fahrräder.

	ab 7. 6. 1929	ab 5. 6. 1930
a) geschweißtes Spezial-Herrenrad der Firma N. N. (einschließl. Torpedo-Freilaufn.)	—	3,4%
b) geschweißtes Spezial-Damenrad der Firma N. N. (einschließl. Torpedo-Freilaufn.)	—	6,9 „
c) sonstige geschweißte Spezialherrenräder einschließl. Freilaufnabe	4,6%	4,6 „
„ Torpedo-Freilaufnabe . .	4,4 „	4,4 „

d) sonstige geschweißte Spezialdamenräder		
einschließl. Freilaufnabe	4,1 „	4,1 „
„ Torpedofreilaufnabe . .	4.0 „	4,0 „
durchschnittl.	2,9 „	1,1 „

II. gelötete Spezialräder.

a) gelötetes Spezialherrenrad der Firma N. N. einschließl. Torpedo-Freilaufnabe	4,6 „	4,6 „
b) sonstige gelötete Spezialherrenräder		
einschließl. Freilaufnabe	4,4 „	4,4 „
einschließl. Torpedo-Freilaufnabe . .	4,2 „	4,2 „
c) sonstige gelötete Spezialdamenräder		
einschließl. Freilaufnabe	4,0 „	4,0 „
„ Torpedo-Freilaufnabe . .	3,8 „	3,8 „
durchschnittl.	4,2 „	4,2 „

III. Markenräder.

a) Markenherrenrad der Firma N. N. einschl. Torpedo-Freilaufn. einschl. Bereifg.	—	—
b) Markenrad der Firma N. N. einschließl. Torpedo-Freilaufn., einschließl. Bereifg.	—	—
c) gelötetes Markenherrenrad der Firma N. N. einschließl. Torpedo-Freilaufnabe und einschließl. Bereifg.	3,6 „	2,4 „
d) gelötetes Markendamenrad der Firma N. N. einschließl. Torpedo-Freilaufnabe, einschließl. Bereifg.	3,2 „	2,2 „
e) sonstige gelötete Markenherrenräder		
einschl. Freilaufnabe, jed. ohne Bereifg.	4,0 „	4,0 „
„ Torpedo-Freilaufn., jed. ohne „	3,9 „	3,9 „
f) sonstige gelötete Markendamenräder		
einschl. Freilaufnabe jed. ohne Bereifg.	3,6 „	3,6 „
„ Torpedofreilaufn. „ „ „	3,5 „	3,5 „
durchschnittl.	2,7 „	2,5 „

IV. Fahrradrahmen.

1) geschweißte	a)	Spezialherrenrahmen .	6,0 „	6,0 „
	b)	„ damenrahmen .	5,5 „	5,5 „
2) gelötete	a)	„ herrenrahmen .	5,6 „	5,6 „
	b)	„ damenrahmen .	5,2 „	5,2 „
durchschnitttl.			5,6 „	5,6 „

Im Gegensatz zu den Preisen der Fahrradteile erfuhren die Preise der Fahrräder durchschnittlich kleine Erhöhungen. Da es sich aber um Verbandspreise, also Richtpreise für die Verbandsmitglieder handelt, konnten dieselben von Außenseitern jederzeit unterboten werden. In der Tat lagen ihre Angebote außerordentlich unter den Verbandspreisen und sie gaben so Anlaß (vergl. Kap. 4) zu einer umfassenden Preisschleuderei.

3. Die Preiskonvention vom Sept. 1930 zur Hebung des Preisstandes.

Ab Sept. 1930 vereinbarten eine Reihe von Markenradfabriken zwecks Hebung des Preisniveaus für Fahrräder die Herbeiführung eines verbindlichen Preises für das billige Markenrad, sowie das billigste Spezialrad, beide mit Torpedo-Freilaufnabe, jedoch ohne Bereifung. Der prozentuale Preisunterschied dieser Konvention betrug gegenüber dem 11. 9. 1928: [1])

1. in der Klasse der Original-Markenräder, sogen. „Prima-Fahrrädern", mit bester Ausstattung, verglichen mit den unter IIIe und IIIf (siehe vorigen Abschnitt) genannten Fahrrädern mit Torpedo-Freilaufnabe, ohne Bereifung für ein

a) Herren-Tourenrad -3,8 %
b) Damen-Tourenrad -4,6 „

2. in der Klasse der Spezialräder, welche einen Hinweis auf die erzeugende Fabrik haben (verkappte Markenräder), sogen. „Sekunda-Fahrrädern" mit billiger Ausstattung, einmal verglichen mit den unter Ic und d genannten geschweißten Spezialrädern mit Torpedo-Freilaufnabe, ohne Bereifung für ein

a) Herren-Tourenrad -7,3 %
b) Damen- „ -6,6 „

und dann mit den unter IIb und c genannten gelöteten Spezialrädern mit Torpedo-Freilaufnabe, ohne Bereifung für ein

a) Herren-Tourenrad -11,3 %
b) Damen- „ -10,0 „

Bs wurden außerdem Mindestpreise für sogen. „Kampfräder" (Tertia-Fahrräder) d. s. Fahrräder billigster Qualität als Konkurrenz für die übrigen auf dem Markt befindlichen billigen Erzeugnisse festgesetzt. Sie sind um 15 % resp. 16,4 % niedriger als die für „Sekunda-Fahrräder" festgesetzten Mindestpreise.

1) Quelle: Jahresbericht 1929/30 des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller Berlin.

Aus den Preisunterschieden der Kampfräder gegenüber den Kampfrädern und Spezialrädern ersieht man, daß die Preise der Außenseiter die Verbandspreise weit unterschritten.

4. Vergleich mit den Fahrradpreisen vor dem Krieg.

Das Verhältnis der heutigen Fahrradpreise zu denen der Vorkriegszeit, läßt sich aus dem letztgenannten Grunde schwer bestimmen. Auch die Vorkriegspreise festzustellen, ist schwer. Kuhlo schreibt:[1]) „Beim Preise für das Fahrrad wurde der vom V. D. F. I. als Händlerpreis festgelegte Konventionspreis für ein Spezialrad in schlichter Ausführung mit starrer Nabe ohne Bereifung zugrunde gelegt. Da 1913/14 noch keine entsprechenden Vereinbarungen bestanden, war es schwierig zu entscheiden, von welchem Friedenspreis man ausgehen sollte. Auf Grund folgender Ueberlegung wurde ein Preis von Mk. 55.— als Ausgangspunkt gewählt. Ein Markenrad kostete vor dem Kriege in obiger Ausstattung Mk. 59.—, rechnet man davon die Spanne von Mk. 4.— ab, die jetzt von der Konvention als Unterschied zwischen Marken- und Spezialrad festgelegt ist, so kommen wir auf den angenommenen Preis. Allerdings konnte man 1914 schon Spezialräder für Mk. 29.— Händlerpreis haben, doch wäre es nicht richtig, von diesem Preise auszugehen, da es sich bei unserem Vergleich stets um Verbandspreise handelt, die natürlich immer höher sind, als die in Konkurrenz tatsächlich bei unterbietenden Firmen erzielbaren". Selbstverständlich muß man sich auch hier auf die Verbandspreise beschränken und von den in freier Konkurrenz erzielten Preisen absehen. Ein solcher Vergleich läßt sich auf Grund der von Kuhlo genannten Vorkriegszahlen schlecht durchführen und kann über den Stand des Preisniveaus für Fahrräder nichts aussagen. Es ist aber wohl sicher, daß dieser höher ist, als 1914, da ja auch die beiden hauptsächlichsten Kalkulationsfaktoren Lohn und Preise der Fahrradteile sich erheblich über dem Vorkriegsstand bewegen. Setzt man jedoch die Fahrradpreise der letzten Jahre in ein Verhältnis zu den entsprechenden nominalen Lohneinkommen, so ist das Ergebnis dennoch günstiger, als vor dem Kriege, wie sich auf Grund einiger Zahlenverhältnisse zwischen den niedrigsten der Mindestpreise für Markenräder

1) Martin Kuhlo, Die Hochkonjunktur der deutschen Fahrradindustrie in den Jahren 1919—1925, Diss. Gießen, 1927, S. 7.

und Spezialräder mit Nabe, ohne Bereifung und Wochenlöhnen für gelernte und ungelernte Arbeiter beweisen läßt. In Wochenverdiensten ausgedrückt, entsprechen je 1 der genannten Fahrräder:

Zeit	in Woch.-Verd. f. gel. Arb.		in Woch.-Verd. f. ungel. Arb.	
	a) Markenräder (ohn. Bereif.) etwa	b) Spezialräder (ohne Bereif.) etwa	a) Markenräder (ohne Bereif.) etwa	b) Spezialräder (ohne Bereif.) etwa
1913	1,70 Woch.Ver.	1,59 Woch.Ver.	2,56 Woch.Ver.	2,38 Woch.Ver.
ab Sept. 28	1,48 „ „	1,15 „ „	1,91 „ „	1,51 „ „
„ Juni 29	1,46 „ „	1,11 „ „	1,90 „ „	1,44 „ „
„ Juni 30	1,46 „ „	1,07 „ „	1,90 „ „	1,39 „ „
„ Sept. 30	1,39 „ „	0,99 „ „	1,80 „ „	1,28 „ „

Die Situation, wie sie Kuhlo[1]) für die Zeit der Inflation schildert, ist heute in das Gegenteil umgeschlagen. Während zu jener Zeit der gelernte und der ungelernte Arbeiter länger arbeiten mußte, als vor dem Krieg um ein Fahrrad zu erwerben, trifft heute das Gegenteil zu. Der Vorteil kommt aber nur denjenigen zugute, welche vollbeschäftigt sind, wenig den teilweise den Beschäftigten, ganz zu schweigen von den vielen Arbeitslosen, deren schwache Kaufkraft auch durch Preisermäßigungen nicht gewonnen werden kann, weil sie wie bereits gesagt, als Käufer von Fahrrädern vollkommen ausfallen. Da der Umfang der Arbeitslosigkeit der vergangenen Jahre bekannt ist, so kann man sagen, daß sie die Gestaltung des Inlandsabsatzes für Fahrräder entscheidend beeinflußt hat.

Kapitel 4. Die Gestaltung des Inlandsabsatzes.

1. Das Verhältnis des Inlandsabsatzes zum Gesamtabsatz und die Entwicklung seit 1927.

Die Versorgung des inländischen Marktes mit Fahrrädern geschieht seit langen Jahren fast ausnahmslos durch die deutsche Fahrradindustrie. Die Einfuhr ist bedeutungslos zu nennen. Sie betrug:

1913: 2215 St. 0,3 Mill Mk. 1926: 618 St. 0,1 Mill. Mk.
1925: 1324 St. 0,2 „ „ 1927: 519 St. 0,0 „ „
1928: 856 St. 0,1 Mill. Mk.

1) Derselbe, Die Hochkonjunktur d. deutschen Fahrradind. 1919—25, Diss. Gießen 1927, S. 11.

Jan.-September 1928: 739 St. 0,1 Mill. Mk.
„ „ 1929: 281 „ 0,0 „ „

Andererseits wird aber auch bei weitem der Hauptteil der deutschen Fahrradproduktion im Inland abgesetzt. Nach den Angaben Kuhlos[1]) welche auf Schätzungen des V. D. F. I. beruhen, machte der Inlandsabsatz in % des Gesamtabsatzes aus: 1921/22: 78,4% 1922/23: 79% 1923/24: 85,5% 1924/25: 92%

Der Gesamtumsatz konnte sich in diesem Jahre, gemessen am Jahr 1921/22 = 100, trotz verschiedener Konjunkturrückgänge steigern: 1922/23: um 11; 1923/24: 15; 1924/25 um 68,5 v. H.

In der Zeit vom 1. 10. 26 bis 30. 9. 31 nahm der Inlandabsatz nach den Schätzungen des V. D. F. I. folgenden Verlauf:[2])

1. Fahrräder.

	Inland	Ausland		Inland	Ausland
1926/27	92,4%	7,6%	1928/29	81,1%	18,9%
1927/28	85,7 „	14,3 „	1929/30	84,6 „	15,4 „
			1930/31	88,2 „	11,8 „

Fahrradrahmen.

1926/27	78,2%	21,8%	1928/29	64,7%	35,3%
1927/28	70,0 „	30,0 „	1929/30	72,2 „	27,8 „
			1930/31	73,1 „	26,9 „

2. Fahrräder.

	Gesamtabs.	Inlandsabs.		Gesamtabs.	Inlandsabs.
1926/27	100,0%	100,0%	1928/29	50,0%	44,1%
1927/28	75,7 „	70,6 „	1929/30	28,1 „	25,9 „
			1930/31	16,6 „	15,9 „

Fahrradrahmen.

1926/27	100,0%	100,0%	1928/29	77,3%	64,0%
1927/28	90,9 „	81,4 „	1929/30	65,5 „	60,5 „
			1930/31	47,3 „	44,2 „

Die Zahlen unter 1. stellen das Verhältnis zwischen Inlands- und Auslandsabsatz dar, aus dem das Ueberwiegen des Inlandsabsatzes klar hervorgeht; bis 1928/29 konnte es sich zu

1) Derselbe, Die Hochkonjunk. d. deutsch. Fahrradind. Diss. Gießen 1927, S. 13.

2) Jahresberichte 1928/29—1930/31 des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller, Berlin.

Gunsten des Auslandsabsatzes entwickeln, um sich dann wieder rückläufig zu bewegen. Die Zahlen unter 2. bringen den katastrophalen Rückgang von Gesamtabsatz und Inlandabsatz zum Ausdruck, wobei es sich zeigt, daß letzterer noch stärker fiel als ersterer und innerhalb 5 Jahren bei Fahrrädern um fast 85 v. H. und Fahrradrahmen um fast 56 v. H. absank.

2. Das Mißverhältnis der Produktionskapazität an Fahrrädern zu den Absatzmöglichkeiten als Ursache der deutschen Fahrradkrise.

Die Schwierigkeiten. welche sich für die deutsche Fahrradindustrie aus dieser Absatzschrumpfung ergaben, liegen auf der Hand. Man erinnere sich dabei zuerst der Tatsache, daß sie infolge der verschiedenen günstigen Absatzperioden innerhalb 1919—1927 ihre Produktionskapazität außerordentlich erweiterte! Man erinnere sich ferner daran, daß bis 1928 die Zahl der in Deutschland Radfahrenden auf 12—14 Mill. der 65 Mill. Einwohner sich ausdehnen konnte, welche zum größten Teil ihre Räder in der Nachkriegszeit kauften und so die Basis bildeten für den Riesenabsatz! Drittens bedenke man, daß der Markt im Jahre 1927 etwa 2,5—3 Mill. Stück aufnahm, eine Stückzahl, welche einerseits der Erzeugungsmöglichkeit der Fahrradindustrie entsprach, andererseits jedoch unmöglich jedes Jahr untergebracht werden konnte, auch nicht, wenn die ständig wachsende Arbeitslosigkeit nicht vorhanden gewesen wäre! Man hat dann die Hauptursache, auf welche die unheilvolle Entwicklung der nächsten Jahre (gekennzeichnet durch nahezu 85% Rückgang des Absatzes) zurückzuführen ist.

Im Jahr 1928 ist die Ueberproduktion für die Entwicklung der Fahrradindustrie sogar ausschl. verantwortlich zu machen, da die Arbeitslosigkeit in nur relativ geringem Maße über den Stand 1927 hinausging. Auch kam die wirtschaftliche Depression erst seit 1929 in allen Gebieten der Wirtschaft zur Auswirkung. Die allgemeine Notlage ist somit erst in zweiter Linie zu nennen, wenn sie auch die Fahrradindustrie als Industrie für den „elastischen Bedarf“ weit stärker trifft, als lebenswichtige Industrien. Allerdings hatte der Fahrradabsatz im Jahre 1928 bereits unter dem Käuferausfall der Landwirtschaft zu leiden. Nach den Mitteilungen des V. D. F. I. betrug der Ausfall in Landesteilen mit stark landwirtschaftlichen Einschlag Hunderttausende von Fahrrädern. Beeinflußt wurde der Absatz außerdem durch drohende

Streiks und Aussperrungen und nicht zuletzt durch eine überaus ungünstige Frühlingswitterung.

Durch all diese Tatsachen sahen Fahrradfabriken ebenso wie Fahrradhandel ihre Hoffnungen zunichte werden. Das gute Jahr 1927, welches während des ganzen Sommers eine sehr starke Beschäftigung brachte, ließ sie glauben, daß auch das kommende Jahr entsprechend sein würde. Man rüstete daher allgemein und fabrizierte im Winter für die folgende Saison vor, um den Erwartungen des Marktes durch große Vorräte gerecht zu werden. Der Großhandel trachtete darnach sich bei Zeiten einzudecken. Als dann nach bereits vorausgegangener Absatzstockung zu Anfang des Jahres auch die eigentliche Hauptgeschäftszeit in den Monaten Mai-Juni gegenüber dem Vorjahr mit einem außerordentlichen Ausfall rechnen ließ Fachkreise schätzten den Rückgang von 1927—1928 auf insgesamt 700000 Fahrräder (1927 : 2,5 Mill. St., 1928 : 1,8 Mill. St.) begann eine rücksichtslose Konkurrenz aller gegen alle. Vor allen Dingen äußerte sich diese in einer allgemeinen Preisschleuderei und weitherzigen Kreditpolitik.

3. Die Konkurrenz zwischen billigen Massenrädern und Markenrädern, sowie handwerksmäßiger und großgewerblicher Erzeugung.

Mit besonderer Schärfe wurde der Kampf um den Absatzmarkt gegen die kleinen Montagewerkstätten und sogenannte Kellerfabriken geführt und zwar von den großen Fahrradfabriken gemeinsam, da von ihrer Konkurrenz die Fahrradindustrie ernsthaft bedroht erschien. Mangels statistischer Angaben ist es nicht möglich die Produktionsziffern dieser zahlreichen kleinen Fahrradwerkstätten (vergl. allg. Teil, Kap. 3, 1, Tabelle 2—6) zu erfassen, jedenfalls aber lassen die von den Markenfabriken gemachten Erfahrungen erkennen, daß sie einen sehr bedeutenden Druck auf den Markt ausüben. Infolge meist sehr billiger Einrichtung und Beweglichkeit der Löhne (Freizeitarbeit!), sind ihre Unkosten gering, während die Gestaltung der Unkosten bei den Fahrradfabriken von dem Verhältnis zwischen Produktionskapazität und Absatzmöglichkeiten abhängt (siehe allgem. Teil, Kap. 5, 1, 2).

Unterstützt wurde die Konkurrenz der Montagewerkstätten und Kellerbetriebe durch die Art und Weise der Absatzpolitik von Seiten der Fahrradteileindustrie. Da dieselbe ebenfalls

durch rückläufige Absatzentwicklung sehr zu leiden hatte, vielleicht auch dadurch, daß manche große Fahrradfabrik dazu überging, die Herstellung von Fahrradteilen mehr und mehr in ihr Fabrikationsprogramm aufzunehmen, um sich vom Teilebezug möglichst unabhängig zu machen, so sah sie sich genötigt, andere Wege zu ihrer Behauptung einzuschlagen. Sie tat dies in der Weise, daß sie durch niedrigste Preise und günstigste Lieferungs- und Zahlungsbedingungen den kleinen Zwergbetrieben in die Hände arbeitete. Neben den Montagewerkstätten belieferte sie auch viele Händler, welche bis dahin ein Lager von Fahrradteilen nur zu Ersatz- und Reparaturzwecken führten, nun aber, da sie sich in ihren Spekulationen auf einen lebhaften Absatz im Jahr 1928 getäuscht hatten, dazu übergingen, diese und weitere zu fertigen Fahrrädern zu komplettieren. Die notwendigen Fahrradrahmen wurden von den kleinen Kellerbetrieben bezogen zu einem Preis, welcher nach Ansicht der großen Fahrradfabriken aus dem Rahmen jeglicher Kalkulation fiel. Da es sich der Qualität entsprechend um billigste Ware handelte, so konnten die montierten Fahrräder auch zu einem entsprechend niedrigen Preis angeboten werden. Es sollen solche Räder schon von Mk. 50.— ab (heute bereits ab Mk. 30.—) an das Publikum abgegeben worden sein, während der Verkaufspreis von Markenrädern und billigeren Spezialrädern der Fabriken Mk. 90.— bis Mk. 125.— oder gar Mk. 150.— betrug. Hört man ferner, daß nicht nur kleine Händler und Fahrradmechaniker mit derartigen Angeboten den Käufer lockten, sondern auch Grossisten und daß einzelne Montagebetriebe einen Jahresumsatz von mehr als 20000 St. erreichen konnten, also den Umfang mancher bekannten Markenradfabrik übertrafen, dann wird man verstehen, welche Konkurrenz der eigentlichen Fahrradindustrie entstanden war. Die Neigung des Publikums für das billigste Erzeugnis, ohne Rücksicht auf irgendwelche Qualität, hatte zur Folge, daß die Inlandsversandziffern der Fahrradfabriken im Berichtsjahr 1928/29 teilweise über 50% zurückgingen.

4. Andere Formen des Konkurrenzkampfes.

Eine weitere sehr beachtenswerte Konkurrenz entstand den alten Fahrradfabriken in der von Gewerkschaftsseite ge-

gründeten und finanzierten Firma Lindcar A.-G., Berlin [1]), welche, wie mir auf Nachfrage mitgeteilt wurde, auch heute noch existiert. Sie hat den großen Vorteil, daß hinter ihr die Bank für Arbeiter und Angestellte steht, sodaß sie deshalb über bedeutende Mittel verfügen kann. Außerdem warben die Gewerkschaften bei ihren Mitgliedern, den Erzeugnissen dieser Firma den Vorzug zu geben. Eine nicht zu unterschätzende Gefahr waren die Vertriebsmethoden der Firma Lindcar vor allem für die Händler, da sie diese ausschaltete.

Unter diesen Umständen war es schwer für die Fahrradfabriken des V. D. F. I., die vorgeschriebenen Richtpreise einzuhalten, um so mehr als 1928/29 eine kleine Erhöhung aller Preise vorgenommen wurde, in der Absicht, das Resultat des Umsatzes zu verbessern. Doch erwies sich diese Absicht als schwer durchführbar, da es nicht gelang, die Verbandsaußenseiter zu bewegen, sich der Preiserhöhung anzuschließen, weil diese glaubten, daß dadurch der Absatz noch mehr zurückgehen würde. Ihr Verhalten zwang daher auch manche andere Firma Zugeständnisse im Preise zu machen, denn die Abnehmer verstanden die Situation geschickt auszunützen und spielten eine Firma gegen die andere aus. So kam es allenthalten zu einer Preisdrückerei, ohne daß dadurch eine Erhöhung des Absatzes erzielt wurde.

Auch die angewandte Kreditpolitik führte nicht zum Ziel, wie die nicht immer erfreulichen Erfahrungen bewiesen, welche man mit dem Abzahlungssystem machte. Besonders in Fällen, in denen man allzu sehr über das Maß des Gewöhnlichen hinausging, kam es zu erheblichen Verlusten. Vielfach verzichtete man darauf, eine genügend hohe Anzahlung zu verlangen, welche der Entwertung des Fahrrads bei der Ingebrauchnahme

1) Ueber die Firma Lindcar A.-G. berichtet der Vorwärts v. 9. 6. 28: „Die deutschen Gewerkschaften haben mit Hilfe der Bank der Arbeiter, Angestellten und Beamten eine Fahrradfabrik, die „Lindcarwerke" in Lichtenrade in Betrieb genommen. Schon im Jahr 1926 konnten 15000, im Jahr 1927 26000, bis Mai dieses Jahres 18000 Räder hergestellt werden. Die Belegschaft des Werkes, das nach den modernsten Gesichtspunkten, nicht nur in technischer, sondern auch in hygienischer Beziehung gebaut wurde, ist im Jahr 1926 auf 140 Mann, 1927 auf 200 Mann und jetzt um das Doppelte auf 400 gestiegen. Dabei rechnet man noch mit einer weiteren wesentlichen Steigerung dieser Zahlen. Das den Werken gehörende Fabrikgrundstück bedeckt eine Fläche von 32000 qm von denen heute erst 12000 bebaut sind. Für künftige Ausbaumöglichkeit ist zunächst gesorgt".

entsprach. Man kam dem Käufer ferner bei den einzelnen Teilzahlungen immer mehr entgegen, indem man den einzelnen Teilbetrag bis auf eine Mindestsumme herabsetzte und den Zeitraum der Abzahlung fortwährend erweiterte. Welche Uneinheitlichkeit der Richtlinien auch in der Zahlungsweise herrschte, ist daraus zu ersehen, daß Teilzahlungen in 24 Monatsraten und wöchentliche Teilzahlungen weit über 1 Jahr hinaus vereinbart wurden. Man machte eben alle möglichen Anstrengungen, um etwas abzusetzen. Selbstverständlich konnte man dabei oft von einem Gewinn des Händlers nicht sprechen, ja die Kreditkosten und die hohen Einzugsspesen überstiegen in vielen Fällen sogar den Gewinn und führten zu einer beträchtlichen Belastung des Unkostenkontos bei den einzelnen Händlern. Verstärkt wurden diese Verluste durch die zunehmende Zahl der Abzahlungsschuldner, welche aufhörten, weitere Raten zu bezahlen. Als dann noch durch die Aenderung des Lohnpfändungsgesetzes vom 1. 4. 1928, die Lohnpfändungsgrenze soweit in die Höhe gesetzt wurde, daß ein großer Teil der Industriearbeiterschaft unpfändbar geworden ist, sahen sich die Händler gezwungen, den ratenweisen Verkauf von Fahrrädern weitgehend einzuschränken, da die Zahlungsunfähigkeit des Käufers nunmehr in zahlreichen Fällen den gerichtlichen Zugriff verhinderte. Neben den Händlern, waren vor allem die Fabriken von großen Debitorenverlusten betroffen, welche direkt an das Publikum verkaufen. In der Hauptsache führten die Händler die Konsumfinanzierung mit eigenen Mitteln durch und da dieselben meist einen großen Teil ihres Kapitals ausmachten, so kamen sie infolge der schleppenden Zahlungen ihrer Kunden, sowie der Debitorenverluste, ihren Lieferanten gegenüber selbst in Schwierigkeiten. Die Uebernahme von Konsumfinanzierungsgeschäften durch Finanzierungsinstitute war gering. Hingewiesen wird auf die von der deutschen Automobilbank A.-G. für Teilzahlungsfinanzierungen im Fahrrad- und Nähmaschinenhandel gegründete Zefiteil G. m. b. H. Sie gewährte Vorschüsse auf die Außenstände und ließ sich dafür Wechsel ausstellen.

Wie in der Produktion, so war auch im Handel ein unhaltbarer Zustand von Verwirrung und Unsicherheit eingetreten, welcher sich noch in anderen Absatzmethoden und Geschäftsusancen äußerte. Markenräder, welche wegen ihres hohen Prei-

ses angesichts der Lage schlecht verkäuflich waren und daraufhin vereinbarungsgemäß nicht herabgesetzt werden durften, wurden vom Händler mit einer anderen beliebigen Marke versehen und zu einem niedrigen Preis losgeschlagen. Versandhäuser, Stubenhändler, etc., welche billigste aber auch mäßigste Ware vertreiben, gaben als weiteres Lockmittel mehrjährige Garantien, ohne sich über deren Erfüllung Gedanken zu machen. Eine weitere Abweichung der Absatzbedingungen ergab sich dadurch, daß man verschieden hohe Händlerrabatte gewährte. Es war bei solchen Verhältnissen kaum möglich eine Geschäftsführung nach ordentlichen Grundsätzen zu betreiben. Die soliden Firmen konnten sich nur schwer behaupten, da sie bei Lieferung minderwertiger Ware ihren guten Ruf gefährdeten, bei Schleuderpreisen und normalen Preisen aber entweder Geld oder Kunden verloren.

5. Der Absatz in den einzelnen Berichtsjahren.

Trotz aller Anstrengungen, welche von Fahrradproduzenten und Fahrradhandel in den vergangenen Jahren gemacht wurden, ging der Absatz im Inland weiter zurück und zwar nach den Schätzungen des V. D. F. I. bis 1928/29 gegenüber 1927/28 bei Fahrrädern um 26,1 v. H. und Fahrradrahmen um 17,4% des Absatzes von 1926/27. Diese Zahlen zeigen, daß das Ergebnis noch weit schlechter war, als das im Vorjahr. Außer der Zunahme der Arbeitslosigkeit und der fortschreitenden Verschlechterung in der Landwirtschaft, welche verursachte, daß noch mehr mit dem Kauf von Fahrrädern zurückgehalten wurde, ist die ungünstige Witterungslage zu nennen, insbesondere der lange und sehr kalte Winter, welcher bis April andauerte. Auch die starken Vorräte, welche die Händler noch vom vergangenen Jahre hatten, trugen dazu bei, daß die Fabriken ihre Betriebe und Belegschaften weiter bedeutend einschränken mußten. Es wurden 1928/29 im Inland aus diesem Grunde 450000 Fahrräder (d. s. 37,5%) und 75000 Fahrradrahmen (21,4%) weniger als im Vorjahr abgesetzt[1]).

Im Berichtsjahr 1929/30 betrug der Rückgang im Vergleich zum vergangenen Jahr, gemessen am Absatz 1926/27 bei Fahr-

1) Entnommen: Bericht für das Geschäftsjahr 1928/29, 1929/30 und 1930/31 des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller.

rädern 18,2% und Fahrradrahmen 3,5%. Wegen des bereits geschilderten Vorgehens der Teilefabriken konnten eben Fahrradrahmen günstiger abgesetzt werden, während der Bedarf an Markenrädern immer mehr abnahm. Der Ausfall gegenüber den Vorjahrsziffern belief sich bei Fahrradrahmen nur auf 15000 Stück (5,5%), dagegen machte er bei Fahrrädern 310000 Stück (47,3%) aus. Die Folge war natürlich, daß die Produktion noch weiter eingeschränkt wurde und daß es in den meisten Fällen auch in diesem Jahre nicht gelang, die vorhandenen Läger abzustoßen.

Das Berichtsjahr 1930/31 brachte ein weiteres Absinken und zwar für Fahrräder um rund 10% und Fahrradrahmen um 16,3% des Absatzes 1926/27. Es wurden 170000 Fahrräder (38,6%) und 70000 Fahrradrahmen (26,9%), weniger abgesetzt als im vergangenen Berichtsjahr. Sehr zu spüren hatte die Fahrradindustrie die Arbeitslosigkeit, welche von 1929 bis 1930 um durchschnittlich mehr als 1 Million gestiegen war und bis 1931 sich im Durchschnitt um weitere 1,5 Millionen (vergl. Kap. 2,2) erhöhte und welche sich bei ihr selbstverständlich stärker auswirkte, als bei den Industrien lebensnotwendiger Güter. Unter solchen Umständen kam es natürlich überall zu weiteren erheblichen Preisherabsetzungen, besonders von Seiten solcher Fabriken, welche unter einer großen Kapitalknappheit zu leiden haben und sich durch außerordentlich niedrige Angebote die notwendigen Mittel für Löhne und sonstige dringliche Ausgaben zu verschaffen suchen. Das weitere Zurückgehen des Absatzes konnte, wie gezeigt wurde, trotz dieser Preisermäßigungen dennoch nicht verhindert werden. Wie sehr dafür einzig und allein die mangelnde Kaufkraft der breiten Käuferschichten verantwortlich gemacht werden muß, geht gerade daraus deutlich hervor, daß viele Räder, welche in normalen Zeiten längst durch neue ersetzt worden wären, in Reparatur gegeben wurden. Vom V. D. F. I. wurde eine Herabsetzung der Richtpreise daher abgelehnt, weil nicht damit gerechnet werden konnte, daß durch Preisherabsetzung eine Hebung des Absatzes hervorgerufen würde.

Kapitel 5. Die Beeinflußung des Inlandsabsatzes.

1. durch die Einwirkung der Mode.

Das Fahrrad ist ein Gebrauchsgut, welches differenzierten Ansprüchen unterliegt. Diese Differenzierung besteht sowohl

in materieller, d. h. qualitativer, als auch formeller Hinsicht. Es wird dies klar, wenn man einerseits an das billige Spezialrad und das hochwertige Markenrad, sowie die zwischen beiden liegenden Qualitätsunterschiede denkt und andererseits an die formellen Unterschiede zwischen Straßenrennern und Tourenmaschinen. Die Verschiedenartigkeit der Bedürfnisse, bezüglich Qualität findet dabei ausschließl. ihren Ausdruck in Preisunterschieden, während dies, was die Form betrifft, weniger der Fall ist. Der Käufer wird daher in erster Beziehung in seiner Entscheidung durch Geschmack und Preis beeinflußt und zwar bei der heutigen Wirtschaftslage mehr durch den Preis, wenn man bedenkt, daß im allgemeinen ohne Qualitätsrücksichten, das billige Spezialrad bevorzugt wurde und infolgedessen der Absatz in Markenrädern sehr zurückging. Vom Reichshändlerverband wird deshalb eine möglichst intensive Absatzpropagande für das Markenrad betrieben, um das Publikum zu veranlassen, sich wieder in stärkerem Maße Qualitätsrädern zuzuwenden.

Welches Gewicht man dem Geschmack beimißt, der auf den Eigenschaften des Fahrrads beruht, welche dem individuellen (formellen!) und qualitativen Bedürfnis Rechnung tragen, ergibt sich aus der Geschichte der Normung. Diese konnte sich am schnellsten da entwickeln, wo es nur eine Kundschaft mit einheitlichen Wünschen gab, also während des Krieges die Militärverwaltung mit ihren Abnahmevorschriften und nach dem Kriege Eisenbahn und Bergbau mit ihren technischen Lieferungsbedingungen. Diejenigen Industriezweige, welche sich auf einen großen Kreis von Abnehmern stützen, konnten erst allmählich nachfolgen, denn sie mußten dabei die vielen Sonderwünsche ihrer Kunden berücksichtigen, wenn sie dieselben nicht verlieren wollten. Zu diesen Industrien gehört auch die Fahrradindustrie.

Sie ging sehr spät zur Normalisierung über, da es schwer war den richtigen Weg zu finden. Auf keinen Fall durfte sie den individuellen Konstruktionen der einzelnen Werke Abbruch tun und zur Typisierung führen. Nach Ansicht des V. D. F. I.[1]) „ist es gerade eines der charakteristischen Momente in der Entwicklung in der Fahrradindustrie, daß eine ganze Reihe von Firmen durch das Verarbeiten eigener Gedanken und eigener

1) Jubiläumsfestschrift des V. D. F. I. Kapitel Normalisierung.

technischer Vervollkommnung sich stets bemüht haben, das von ihnen konstruierte Fahrrad besonders zweckmäßig und für alle Ansprüche geeignet zu machen, denn darin unterscheidet sich das Fahrrad von billigen Massenerzeugnissen, daß es ein technisch bis zum äußersten durchkonstruiertes Gebilde ist, das in seinen wertvollsten Typen das Ergebnis der langjährigen Erfahrungen der herstellenden Fabrik in sich birgt". Die Aufgabe des (Ende Okt. 1926 in Tätigkeit tretenden) Fachnormenausschusses der Fahrradindustrie (Fafa), welcher einen Unterausschuß der deutschen Industrie darstellt, beschränkte sich demnach auf bestimmte Grundfestlegungen, welche die Individualität des Konstrukteurs nicht behindern, sondern ihm in Gegenteil stützen, da er von gewissen Normalmaßen ausgehen kann, die seine Berechnungen erleichtern. (Im übrigen siehe allgem. Teil, Kap. 5, 3).

Zu erwähnen sind auch die Bestrebungen, welche darin bestehen, für die besonderen Verhältnisse des Staates entsprechende Fahrradtypen zu schaffen. Es handelt sich um das sogen. „Einheitsrad" welches nach Ansicht des V. D. F. I. nur aus den abgeschlossenen Ergebnissen des Fachnormenausschusses hervorgehen kann. Vorarbeiten werden von einer zu diesem Zwecke gegründeten „Konstruktionskommission" geleistet, welche sich damit beschäftigt, die besonderen Bedürfnisse der Behörden mit den Arbeitern des Fachnormenausschusses in Einklang zu bringen, und sie den allgemeinen Anforderungen, die an ein Fahrrad gestellt werden möglichst anzugleichen. Abgesehen davon, daß der Bedarf der Reichs- und Staatsbehörden relativ gering ist, würde auf der angestrebten Grundlage den Behörden die Beschaffung der Ersatzteile keine Schwierigkeiten machen. Es ist jedoch durchaus nicht leicht zu einer befriedigenden Verständigung zu kommen, was die verschiedenen Abmessungen beweisen, welche für Postfahrräder (Reichspostzentralamt), Gendarmeriefahrräder (Preußisches Ministerium des Innern) und Heeresfahrräder (Reichswehrministerium) bestehen.

Die Beeinflussung des Absatzes durch Einwirken auf den Geschmack erkennt man daraus, daß sich Fahrräder mit Ballonbereifung in weiten Kreisen der Abnehmerschaft gut einführen konnten. Das Ballonrad wurde nach mehrjährigen Versuchen zunächst von den Brennabor-Werken auf den Markt gebracht,

aber dann auch von den anderen Werken als Fabrikationsgegenstand aufgenommen, da in der Händlerschaft nach anfänglichen Widerstreben reges Interesse dafür hervortrat.

Weiter zu nennen ist die Neueinführung der sogen. „Motorfahrräder", d. s. verstärkte Fahrräder, in welcher ein kleiner Motor eingehängt wird (vergl. Kap. 1, 4b). Das Fahrrad wird dadurch also nicht zum Motorrad, denn es behält seine wesentlichen Bestandteile, wie Pedale, u.s.w. und kann bei abgestelltem Motor, ohne weiteres als Tretrad verwendet werden. Der Motor soll nur eine Stütze des Radfahrers sein beim Bergauf-Fahren und Fahren gegen den Wind. Das Motorrad muß wegen des Motors natürlich stärker gebaut sein als das gewöhnliche Fahrrad. Sein Vorteil liegt darin, daß es älteren Leuten die Arbeit des Tretens erspart und zu einem relativ billigen Preis zu erwerben ist. Motorradinteressenten, welche sich augenblicklich die Anschaffung eines Motorrads versagen müssen, finden im Motorfahrrad ein Fahrzeug, welches auch sehr oft ihren Wünschen und Anforderungen genügt. Vom Kleinkraftrad unterscheidet es sich im folgenden:

1. Es ist mit Pedalen ausgerüstet
2. Es hat einen Höchsthubraum von 75 ccm
3. Sein Höchstgewicht beträgt 35—38 kg
4. Höchstkapazität des Motors beträgt 30 km in der Stunde
5. Anschaffung und Betrieb sind billiger.

Eine wesentliche Belebung des Absatzes verspricht man sich ferner in Fachkreisen

b) durch den Bau von Fahrradwegen.

Seit 1925 setzt sich der V. D. F. I. deshalb bei den zuständigen Behörden und amtlichen Stellen für die Besserung der Straßenverhältnisse erfolgreich ein. Bei der Stärke des heutigen Verkehrs mußte die Notwendigkeit, Fahrzeuge zur Sicherung des Radfahrers in Stadt und Land zu schaffen, behördlicherseits anerkannt werden (vergl. Kap. 1, 1). Das Reichsarbeitsministerium hat in einem Erlaß die Anlage von Fahrradwegen grundsätzlich gebilligt. Ferner hat das Reichsverkehrsministerium, welches zwar direkte Vorschriften nicht erlassen kann, da der Straßenbau zu den Aufgaben der einzelnen Länder gehört, seine Unterstützung dahingehend zugesagt, daß bei den Verhandlungen über eine einheitliche Straßenbauordnung

für die Hauptverkehrsstraßen auch die Frage des Radfahrverkehrs berücksichtigt werden soll.

Die Förderung des Radfahrwegegedankens durch die privat interessierten Kreise, kommt vor allem zum Ausdruck in der vom V. D. F. I. 1927 gegründeten Zentralstelle für Fahrradwege, sodann in einer 1928 geschaffenen Arbeitsgemeinschaft zur Propagierung des Radfahrwegegedankens, welcher folgende Verbände angehören[1]):

Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität", Offenbach a. M.
Bund deutscher Verkehrsvereine e. V., Berlin
Reichsverband deutscher Mechaniker e. V., Bremen
V. D. F. I. e. V., Berlin
Vereinigung deutscher Radsportverbände e. V., Hannover
Zentralstelle für Radfahrwege, Berlin.

Weitere Verbände, wie der Reichsbund der Kriegsbeschädigten, der Bund reisender Kaufleute und der Reichsbund deutscher Jugendherbergen, welche ebenfalls an der Anlage von Fahrradwegen interessiert sind, sollen noch gewonnen werden. Reisen dieser genannten beiden Organisationen in die einzelnen Bezirke mit Vorträgen bei den in Betracht kommenden Kreisen, hatten den Erfolg, daß das Radfahrwegenetz in Deutschland in erfreulichem Maße zunehmen konnte und daß von Gemeinden, Kreis- und Provinzialbehörden die entsprechenden Mittel für den Fahrradwegebau in ihrem Etat vorgesehen wurden.

Der Werbearbeit dienten u. a. auch die Briefsiegelmarken des V. D. F. I. mit dem Aufdruck „Schafft Radfahrwege", Reklamebilder, welche von zahlreichen Fabriken verwendet werden, Aufsätze in allen Tageszeitungen, etc. Nicht zu vergessen sind auch die Bemühungen um Einführung einer Wegebauabgabe, welche für den einzelnen Radfahrer mit Mk. 1.— im Jahr bemessen, denselben wohl kaum erheblich belasten, aber bei den 12—14 Mill. Radfahrern in Deutschland eine sehr erhebliche Summe ergeben würde. Eine solche Abgabe würde den Bau eines Fahrradwegenetzes ganz hervorragend fördern und wäre außerdem im Hinblick auf die Beschäftigung von Arbeitslosen sehr bedeutungsvoll. Genannt werden müssen auch die

1) Quelle: Jubiläumsfestschrift 1928 und Jahresberichte des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller, Berlin.

Bestrebungen um Einsetzung des „freiwilligen Arbeitsdienstes" für den Bau von Fahrradwegen.

Richtlinien darüber, wie solche anzulegen sind, wurden von der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau aufgestellt, welche ebenfalls für den Fahrradwegegedanken eintritt. Dieselben beziehen sich u. a. darauf, die Bauart der Fahrradwege den örtlichen Verhältnissen und der Konstruktion des Fahrrads anzupassen. Vor allem sollen die Verkehrsbedürfnisse der erwerbstätigen Bevölkerung berücksichtigt werden, ebenso die, der Erholung suchenden Bevölkerung. Es sollen also für den Berufsverkehr, Fahrradwege von den Wohn- und Siedlungsgebieten zu den Arbeitsstätten und für den Erholungsverkehr solche aus den Stadtmauern und aus den Wohngebieten nach den Parkanlagen, Wäldern, Sortplätzen, etc. führen. Da der Fahrradverkehr sich neben dem Kraftfahr- und Fuhrwerksverkehr reibungs- und gefahrlos abwickeln soll, so sind je nach den örtlichen Verhältnissen, besondere Fahrradwege anzulegen, möglichst auf beiden Straßenseiten gegenüber dem Fahrdamm erhöht, etwa 1,5 m breit und durch Bordsteine abgegrenzt, oder bei Raummangel und zu hohen Kosten 80 cm breite Streifen[1]).

Was durch ernstes und energievolles Zusammenarbeiten geleistet werden kann, dafür dient nach Angabe des V. D. F. I. als Musterbeispiel, Berlin. Es gab dort bis 1926 fast keine Radfahrwege. Der guten Zusammenarbeit der örtlichen Vereine und zuständigen Behörden verdankt Berlin jedoch bis 1928 in den Berliner Wäldern ein Radfahrwegenetz von mehr als 200 km, sowie Radfahrwege in 92 Straßen. Es ist im Interesse der deutschen Fahrradindustrie und des gesamten deutschen Fahrradverkehrs zu wünschen, daß die Schaffung von Fahrradwegen erfolgreich weiter gedeiht, so daß die vorhandenen Fahrradwege bald zu einem großen Netz vereinigt werden können, das sich über ganz Deutschland erstreckt.

B. Die Marktlage im Ausland seit 1927.

Kapitel 1. Die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel im Ausland.

Die Bedeutung des Fahrrads ist nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern der Welt eine ganz ausge-

1) Entnommen: Jubiläumsfestschrift 1928 des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller, Berlin.

zeichnete. Abgesehen von Amerika, konnte das Fahrrad vom Automobil nicht verdrängt werden. Der Höhepunkt des Fahrradverkehrs im Ausland, ist im Gegenteil noch immer nicht erreicht. Die Vorraussetzung für seine weitere Ausbreitung ist eine Verbesserung der Straßenverhältnisse in den einzelnen Ländern, auch die Witterung wirkt beeinflußend. Es leidet die Verbreitung des Fahrrads besonders in China, Vorderasien, Afrika und Südamerika unter den schlechten Straßen, während es in anderen Ländern mit guten Straßen, wie z. B. Holland und Dänemark in großer Zahl benützt wird. Sehr von Nutzen für den Fahrradverkehr ist der Bau und die Verbesserung von Autostraßen. In der Nachkriegszeit wurde der Gebrauch von Fahrrädern im Ausland durch den Straßenbau in starkem Maße gefördert. Das Fahrrad ist auch hier, von Amerika abgesehen, infolge seiner Billigkeit dasjenige Verkehrsmittel, welches für die Bevölkerungsschichten in Frage kommt, denen die Benützung des Automobils und des Motorrads zu teuer ist. Es bietet deshalb das Auslandsgeschäft aus diesem Grunde für die deutsche Fahrradindustrie große Entwicklungsmöglichkeiten.

Kapitel 2. Die Gestaltung des deutschen Auslandabsatzes an Fahrrädern und Fahrradteilen.

1. Entwicklung der Exportziffern.

Die durch dem Krieg zerrissenen Fäden, der Verlust alter ausländischer Geschäftsfreunde und das Vordringen ausländischer Konkurrenz, welche in deutschen Absatzgebieten der Vorkriegszeit unter günstigeren Bedingungen arbeitete, erschwerten es der deutschen Fahrradindustrie in der Nachkriegszeit ihre Stellung im internationalen Fahrradhandel zurückzuerobern. Dennoch hat sie es durch rastloses Bemühen verstanden, ihre Ausfuhr in den seit Kriegsende verstrichenen Jahren bis 1929 (ausgenommen 1926) über das Niveau von 1913 zu steigern. Von diesem Zeitpunkt ab jedoch hat sie unter einer scharfen Exportkrise zu leiden, welche ein Zurückgehen der Ausfuhrziffer weit unter diejenige im Jahre 1913 herbeiführte. Die folgende Tabelle, welche sich auf den Zahlen der amtlichen Quellen (Stat. Reichsamt!) aufbaut, läßt die Entwicklung des Exportes von Fahrrädern und Fahrradteilen deutlich erkennen:[1])

1) M. Kuhlo, Die Hochkonj. der deutschen F. I., S. 36; E. Eicker, Der Aufbau der deutsch. F. I., S. 49; Jahrbücher d. Statist. Reichsamts 1927—31.

Jahr	Fertige Fahrräd. (Pos. 916)				Fahrradteil. a. Eis. (Pos. 919)				Fahradt. a. and. Stoff. (Pos. 920)				Gesamtwert in Mill. Mk.
	mengenm. St.		Wert in 1000.-		mengenm. dz.		Wert in 1000.-		mengenm. dz.		wertm. i. 1000.-		
	absol.	relat.	absol.	relat.	absol.	relat.	absol.	relat.	absol.	relat.	absol.	relat.	
1913	123275	100,0	7065	100,0	70824	100,0	14429	100,0	2295	100,0	2295	100,0	—
1922	305355	247,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1924	185679	150,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1925	156528	127,0	11557	163,3	125947	177,8	32881	228,0	11227	144,0	4012	174,8	—
1926	104529	84,8	7230	102,3	115765	163,5	27721	192,1	9420	120,6	3248	141,6	—
1927	154789	125,6	9366	132,6	161752	228,4	37423	260,1	11146	143,0	3450	150,0	—
1928	205458	166,7	12806	182,7	200813	283,1	45558	315,8	12705	163,0	4017	175,0	62,38
1929	177219	143,8	11091	157,0	189543	267,6	40657	281,8	13431	172,0	4043	176,2	55,79
1930	95024	77,1	5980	84,6	184865	261,2	—	—	10355	132,3	—	—	46,74
1931	38192	30,9	2430	34,5	162383	= Pos. 919 u. 920 zusamm.			—		—	—	34,70

Die vorstehenden Zahlen zeigen hauptsächlich dreierlei:
1. Der Export an fertigen Fahrrädern wies 1922 eine Höhe
f, welche er seither nicht wieder erreichen konnte; er betrug
ngenmäßig nahezu das 1,5 fache des Exports im Jahre 1913.
den folgenden Jahren sank er immer weiter ab und lag 1926

mehr als 15% unter dem Vorkriegsstand. Die Jahre 1927 und 1928 brachten dann wieder ein sehr beträchtliches Ansteigen, welches besonders im Jahre 1928 als bemerkenswert zu schätzen ist, nachdem in diesem Jahre der Inlandsabsatz bereits erheblich zurückgegangen war, während die Exportziffer sich gegenüber 1926 fast verdoppelt hatte. Mit dem Jahr 1929 ging dann auch sie zurück und lag 1930 um nahezu 23% und 1931 nahezu 70% unter dem Stand im Jahre 1913.

2. Die Ausfuhr von Fahrradteilen gem. Pos. 919 und 920 entwickelte sich mengenmäßig bedeutend besser, als die der fertigen Fährräder, wenngleich auch sie die Tendenz des Steigens und Fallens mit der Fahrradausfuhr gemeinsam hat, mit Ausnahme der Ausfuhr von Fahrradteilen nach Pos. 920, welche auch im Jahre 1929 noch steigen konnte. Der Unterschied 1931 gegenüber 1913 zeigte bei den Fahrradteilen noch ein Plus von fast 107% durchschnittl., dagegen bei den Fahrrädern ein Minus von nahezu 70%.

3. Wertmäßig ergibt sich gemessen am Stand von 1913 ein besseres Ergebnis als mengenmäßig: denn 1929 betrug das Mehr bei Fahrrädern: a) mengenmäßig 43,8%, b) wertmäßig 57%, bei Fahrradteilen Pos. 919: a) mengenmäßig 167,6%, b) wertmäßig 181,8%, bei Fahrradteilen Pos. 920: a) mengenmäßig 72%, b) wertmäßig 76,2%. Es ist noch erwähnenswert, daß dieses Ergebnis 1925 erheblich günstiger war, denn es bestand 1925 relativ zwischen Wert- und Mengenabsatz ein größerer Unterschied als 1929: bei Fahrrädern 1925: 36,3%; 1929: 13,2; bei Fahrradteilen Pos. 919 im Jahre 1925: 50,2%, 1929: 14,2%; bei Fahrradteilen Pos. 920 im Jahre 1925: 30,8%, 1929: 4,2%.

2. Richtung der Ausfuhr.

Im folgenden wird nunmehr eine Zusammenstellung über die einzelnen Ausfuhrländer nach der amtlichen Statistik gegeben, welche bei der Behandlung der betreffenden Länder ihre Ergänzung findet. Hingewiesen wird dabei für die Zeit bis 1927 auf die Arbeiten Kuhlos[1]) und Eickers[2]).

1) Kuhlo, Die Hochkonj. der deutschen Fahrradindustrie, Dissertat. Gießen, 1927.

2) Eicker, Der Aufbau der deutschen Fahrradindustrie, Dissertation Köln, 1928.

Land	1927				1928				1929				1930		
	Fahrräder P 916 St.	Fahrradteile P. 919 dz	Fahrradteile P. 920 dz	Gesamtwert in 1000.- Mk.	Fahrräder P. 916 St.	Fahrradteile P. 919 dz	Fahrradteile P. 925 dz	Gesamtwert in 1000.- Mk.	Fahrräder P. 916 St.	Fahrradteile P. 919 dz	Fahrradteile P. 920 dz	Gesamtwert in 1000.- Mk.	Fahrräder P. 916 St.	Fahrradteile P. 919 dz	Fahrradteile P. 920 dz
Aegypten	—	—	—	—	—	684	—	—	—	1132	—	—	—	1038	174
Albanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	171	—	—
Argentinien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	559	141	—
Australischer Bund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	248	—
Belgien	—	4063	356	888	—	4575	439	1212	—	6708	767	1776	—	6070	809
Brasilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	901	405	—
Britisch-Indien	—	5575	992	1630	—	6840	1075	1727	—	7073	1434	1737	387	6494	831
„ Malaya	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3539	—	634	—	1610	—
„ Ostafrika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	259	—
„ Südafrika	—	1041	—	355	—	1257	—	381	—	1619	—	493	—	1675	333
Bulgarien	1707	—	—	—	3797	—	—	—	632	—	—	—	139	—	—
Canada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	368	—
Chile	—	—	—	—	—	—	—	—	2508	—	—	216	3329	156	—
China	7010	3008	—	1137	10870	5828	—	2006	17692	9049	968	3053	7028	6248	452
Columbien	1922	—	—	158	—	—	—	—	1581	—	—	120	483	—	—
Cuba	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	147	—
Dänemark	4220	18374	2284	5471	5265	17942	2066	5152	2417	18331	1624	5099	964	23642	1761
Danzig	5017	4881	546	1754	2380	5281	523	1945	2601	2875	370	1114	3699	1920	183
Elsaß-Lothringen	—	28	—	—	1186	106	—	—	[2]	[2]	—	—	—	—	—
Estland	4180	—	—	400	6602	627	—	721	9098	862	—	937	7347	865	75
Frankreich	—	638	—	—	529	909	—	—	2488	881	—	—	1980	1126	—
Französisch Marokko	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	164	—
Finnland	2476	6454	1059	2469	5185	10160	1649	3773	4763	7544	1214	2755	3528	4105	508
Griechenland	—	—	—	—	—	—	374	—	—	—	—	—	—	269	—
Groß-Britan.	—	16705	554	2782	—	19512	—	2953	—	18248	480	2740	77	19340	418
Guatemala	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	305	—	—
Irisch. Freist.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	224	—
Island	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92	—
Italien	—	1526	—	603	—	1438	—	554	—	1432	—	585	230	2147	—

1) Statistische Jahrbücher 1927—1930. 2) = enthalten bei Frankreich.

Land:	1927				1928				1929				1930		
	Fahrräder P. 916 St.	Fahrradteile P. 919 dz	Fahrradteile P. 920 dz	Gesamtwert in 1000.- Mk.	Fahrräder P. 916 St.	Fahrradteile P. 919 dz	Fahrradteile P. 910 dz	Gesamtwert in 1000.- Mk.	Fahrräder P. 916 St.	Fahrradteile P. 919 dz	Fahrradteile P. 920 dz	Gesamtwert in 1000.- Mk.	Fahrräder P. 916 St.	Fahrradteile P. 919 dz	Fahrradteile P. 920 dz
Japan		958		460		1472		556		1089		443		689	
Jugoslawien	3806	1170		590	4490	2277		1030	3656	2923		1109	1695	3204	366
M. v. D. Kamerun													276		
Lettland	4787	1239		710	6865	2511	307	1514	5217	2029	298	1157	2508	1004	229
Litauen	4438			609	9463	616		1161	9280	466		820	10123	461	
Luxemburg		5				15				4	4			23	8
Malakka						1113									
Memelland	1884				2873	119			[1]	[1]					
Mexiko													339	112	
Niederlande	19306	48697	1401	9626	6763	57407	809	9501	3817	53255	811	8593	4134	56589	725
Niederl. Indien	8321	5342		1810	12727	7971		2542	10273	8842		2287	8221	5722	142
Norwegen		809		204		640		246		982		378	480	977	100
Oesterreich		4851		2145	1729	3910		1780	807	3571		1508		2945	109
M. Palästina														141	
Persien													560		
Ost- u. Westpolen															
Poln. Ob. Schles.	185	13334	860	4255	3368	15613	1093	5548	3446	12523	973	3988	1935	12717	871
Rumänien	23843	1724		1948	33871	3115		2923	29941	700		1984	13470	978	
Rußland					4578			459	1290			223	2063	326	
Saargebiet		96			2493	73			1856	98			1507	106	
Siam														293	
Spanien														220	
Schweden		1835	784	1034		2196	1286	1479		1523	744	950		2256	692
Schweiz	8827	5398	399	2214	7083	8449	525	2843	6209	5710	595	2097	3993	7570	516
M. v. d. Togo													501		
Tschecho-Slow.		7463		2195	5249	10440	329	3212	3387	8695	317	2910	2684	5374	167
Türkei													404		
Ungarn	29578	1895		2123	48811	3259		3576	39189	2784		2890	5197	2654	303
Uruguay													284		
U. S. A.										866		214		961	
Portugal														278	78

Wie die Entwicklung der Exportziffern im allgemeinen und die Richtung der Ausfuhr im speziellen ersehen läßt, ist es der deutschen Fahrradindustrie trotz aller Anstrengungen nicht geglückt, für den Ausfall am Inlandsmarkt, im Ausland sich derart zu entschädigen, daß der Gesamtabsatz der Produktionskapazität entsprach. Immerhin wurden besonders im Jahre 1927 und 1928 sehr schöne Erfolge in einigen Ländern erzielt. Bester Käufer in den 4 Jahren war Rumänien, bis 1929 auch Ungarn, welche beide von 1927—1929 durchschnittlich mehr als $^1/_3$ des deutschen Exports aufnahmen. Als aufnahmefähige Gebiete im Jahre 1927 erwiesen sich außerdem die Niederlande, die Schweiz, Niederländ. Indien, China, das zum Zollgebiet Polens gehörige Danzig, ferner Dänemark, Estland, Lettland, Litauen, Jugoslavien. Der Hauptteil des deutschen Fahrradexports geht also nach Europa, vor allem nach dem Südosten und dem Nordosten, während die überseeische Ausfuhr sich hauptsächlich nach Ostasien richtet. Im Jahre 1928 konnte die Ausfuhr von Fahrrädern nach den meisten dieser Länder nicht unwesentlich gesteigert werden und durch den Absatz nach der Tschecho-Slowakei, Rußland, Bulgarien, eine erfreuliche Zunahme erfahren. Ein bedeutender Rückgang war jedoch nach den Niederlanden zu verzeichnen. Das Jahr 1929 brachte dann auch in den anderen Ländern ein Zurückgehen, lediglich die Ausfuhr nach China und Estland konnte beträchtlich weiter ansteigen. Dieser Rückgang im allgemeinen führte 1930 zu der bereits erwähnten Fahrradexportkrise, welche sich bis 1931 ungemein verschärfte (vergl. Abschn. 1). Ganz außerordentliche Ausfälle erlitt vor allem der Export nach Ungarn, Rumänien und China. Mäßige Absatzerhöhungen erreichte man nur in Litauen und Danzig, ferner gelang es in einer Anzahl überseeischer Gebiete beschränkte Posten Fahrräder unterzubringen. Besonders erwähnenswert ist hier die Ausfuhr nach Chile.

3. Die deutsche Fahrradteileindustrie auf dem Weltmarkt.

Die Fahrradteileausfuhr richtet sich in der Hauptsache nach den Niederlanden, Dänemark, Großbritannien und Polen. Auch in Ländern wie China und Tschecho-Slowakei, etc., konnte sie sich verhältnismäßig gut entwickeln. Im ganzen brachte die Fahrradteileausfuhr bessere Erlöse, etwa das Vierfache der Ausfuhr von fertigen Fahrrädern. Die Berechnungen des In-

stituts für Konjunkturforschung stellten auf Grund amtlicher Statistiken, sowie Statistiken und Schätzungen von Verbänden allerdings eine Ausfuhrquote der Fahrradteileindustrie von 30% fest. Die Höhe dieses Anteils weist darauf hin, daß es sich hier nicht nur um die Belieferung ausländischer Kunden mit Ersatzteilen handeln kann, sondern daß auch an ausländische Fahrradfabriken und Montieranstalten, also Konkurrenz der deutschen Fahrradindustrie abgesetzt wird. Tatsächlich konnten, wie bei den einzelnen Ländern näher ausgeführt wird, neben der bereits bestehenden alten Konkurrenz in den Nachkriegsjahren in vielen Ländern Fahrradfabriken und Montieranstalten ins Leben gerufen werden, da allgemein der Aufbau einer eigenen Industrie angestrebt wird. Die Fahrradteileindustrie kam diesen Wünschen geradezu in einer den Interessen der Fahrradindustrie widersprechenden Absatzpolitik entgegen. Wie im Inland den Kellerfabrikanten, so kam sie auch im Ausland den fremden Produzenten mit billigeren Preisen entgegen und förderte damit die Gründung neuer ausländischer Konkurrenz, für welche ein besonderer Anreiz zu eigener Fabrikation gegeben war. Die Ausfuhr deutscher Fahrräder, besonders hochwertiger Qualitätsfahrräder mußte unter diesen Umständen natürlich zurückgehen, während die Ausfuhr von Fahrradteilen nach verschiedenen Ländern beträchtlich steigen konnte. Die äußerst gedrückten Preise, eine Folge des scharfen Wettbewerbs, gestalteten aber auch das Fahrradteilegeschäft mehr und mehr unbefriedigend. Wie beim Fahrradexport ist auch hier die fortschreitende Verschlechterung der Weltwirtschaftslage und die stark anwachsende internationale Arbeitslosigkeit, der Hauptgrund des Rückgangs.

In diesem Zusammenhang sind von deutscher Seite noch zu erwähnen, die kleinen Rahmenfabriken und verbandslose Außenseiter, welche ebenfalls zu niedrigsten Preisen anboten und absetzten. Dieses Unterbieten zwang auch die anderen Firmen verschiedentlich zu Preisherabsetzungen, welche wenig oder keinen Nutzen ließen.

4. Maßnahmen zur Förderung des deutschen Fahrradexports.

Die deutsche Fahrradindustrie muß große kaufmännische Fähigkeiten aufbieten, um den Absatz nach den biser belieferten Gebieten nur einigermaßen aufrechtzuerhalten und evtl. neue

Absatzgebiete zu gewinnen. Bei den fortwährend neu entstehenden ausländischen Fahrradfabriken ist natürlich ein Erfolg schlecht vorauszusehen, aber man sollte trotzdem mit großer Sorgfalt diese Entwicklung beobachten. Große Beachtung ist dem Geschmack der ausländischen Kunden zu schenken, welcher in jedem Lande verschieden ist. Schweden z. B. stellt für Finnland aus schwedischen Rahmen, englischen Pedalen, schwedischen oder englischen Lenkstangen und deutschen Naben ein Fahrrad her, gegen welches ein einheitlich in einem Lande hergestelltes Fahrrad schlecht konkurrieren kann. Mit einer einer einheitlichen Massenproduktion ist hier wenig zu erreichen, sondern man muß, um erfolgreich absetzen zu können, genau den Wünschen der Konsumenten entgegenkommen. Eine Bearbeitung aller Auslandsmärkte nach gleichen Grundsätzen ist deshalb nicht vorteilhaft. Es müssen vielmehr, besonders an wichtigen Plätzen Vertrauensleute bestellt werden, neben Vertretern auch ortsansässige Firmen, denen die intensive Bearbeitung und Beobachtung des Geschäftes übertragen wird und die für evtl. Verkäufe durch Extraprovisionen entschädigt werden. Im allgemeinen soll sich ihre Arbeit nur auf Vermittlungsdienste beschränken, zwischen dem Konsumenten und dem deutschen Importhaus und der Abschluß den Exporteuren überlassen bleiben, deren Inanspruchnahme sehr von Vorteil ist. Der Exporteur, welcher das Land und die Firmen genau kennt, ist allerdings nur aunahmsweise mit der Branche bekannt, aber hier wäre dann ein sachverständiger Vertrauensmann am Platze, z. B. ein deutscher Handwerker, welcher sich im Ausland niedergelassen hat und dem ein äußerster Rabatt eingeräumt wird. Dies erspart einen umfangreichen und teueren Verkaufsapparat und liegt überdies im Sinne des Artikels, welcher billig sein muß, da er an die unteren Bevölkerungsschichten vertrieben wird. Die Berichte der Vertrauensleute würden der deutschen Fahrradindustrie zeigen, inwiefern sie imstande ist, durch persönliches geschicktes Eingreifen für ihre Fabrikate zu werben. Es würde dies z. B. der Fall sein, wenn sie Wettbewerbe deutscher Radfahr- und Sportvereine in geeigneter Weise unterstützen würde.

Die deutsche Fahrradindustrie erkennt den Wert und die Notwendigkeit einer systematischen individuellen Bearbeitung des Auslandsmarktes vor allen Dingen in Uebersee, und man

sucht deshalb in enger Zusammenarbeit mit den Exporteuren zu einer Hebung des Auslandsabsatzes zu gelangen. Es wurde vom V. D. F. I. im Geschäftsjahr 1929/30 mit denselben eingehende Verhandlungen über den Aufbau des Exportgeschäftes geführt. Behandelt wurden die mit dem Verein der deutschen Industriellen vereinbarten Exporteurbedingungen, soweit sie sich von den Zahlungs- und den Lieferungsbedingungen des V. D. F. I.[1]) unterscheiden, ebenso wurde die im Exportgeschäft zu übende Preisstellung lebhaft besprochen. Darauf hingewiesen wurde von den Exporteuren, daß die Preise für überseeische Länder äußerst niedrig sein müssen infolge des dort durch die schlechte Wirtschaftslage hervorgerufenen Preissturzes der exportierten Rohstoffe. Erwähnt wurde auch die große Konkurrenzgefahr von Seiten der deutschen Fahrradteileindustrie, infolge ihrer Auslandslieferungen billiger Fahrradteile, welche u. a. von der britischen Hercules-Gesellschaft in großen Mengen bezogen werden. Dieselbe konnte deshalb in den vergangenen Jahren ein Fahrrad in englischer Ausstattung zu 40 sh einschl. Freilaufzahnkranz liefern. Besonders in Indien und seinen Nachbarländern fand dieses Fahrrad guten Absatz. Man ging dann ferner auf die Kreditfrage ein, da von der ausländischen Konkurrenz den Abnehmern günstigere Kredite eingerämt werden, als von der deutschen Fahrradindustrie. Außerdem sprach man sich über eine widerstandsfähige Verpackung für Exportfahrräder aus, sowie eine bessere Durchführung der deutschen Export-Kreditversicherung, welche der englischen nachstehe. Zum Schlusse wurde von den Exporteuren nochmals die Notwendigkeit billigster Preise als Grundlage einer Exportbelebung betont. Dies sei so wichtig, daß die Qualität in bestimmten Ländern zurückgestellt werden könne, wie man ja überhaupt in Uebersee für Markenräder wenig Interesse habe und man meistens markenlose Fabrikate verlange. Daß andererseits Länder, wie Holland, Dänemark, etc., gute Markenräder bevorzugen und weiter die Ausstattung des Fahrrads in den einzelnen Ländern je nach der Konsumenteneinstellung verschieden ist, darf natürlich nicht vergessen werden.

---

1) Quelle: Jahresbericht des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller für 1930/31.

Kapitel 3. Die Stellung der deutschen Fahrradindustrie im Fahrradweltexport.[1])

1. Die 10 größten Exportländer und die Entwicklung des Weltexports.

Als Exportland von Fahrrädern und Fahrradteilen kommt Deutschland an zweiter Stelle. Es hat in England einen alten Rivalen, welcher schwer vom ersten Platz zu verdrängen ist, für den es aber einen gefährlichen Konkurrenten darstellt. An dritter Stelle folgt Frankreich als Hauptkonkurrent. Die Ausfuhr dieser drei Länder schwankte wertmäßig von 1925—1929 zwischen acht bis neun Zehntel des gesamten Exports an Fahrrädern und Fahrradteilen der ersten 10 Exportländer, so daß also die Ausfuhr der anderen 7 Ausfuhrländer im Verhältnis sehr unbedeutend ist.

Exportländer von Fahrrädern und Fahrradteilen (außer Bereifungen).

(in % der Wertausfuhrziffern)

	1929	1928	1927	1926	1925
Großbritannien	37,0	36,2	38,9	38,0	41,3
Deutschland	33,2	35,5	33,7	24,3	28,8
Frankreich	13,0	13,4	13,5	24,9	17,4
Japan	4,0	2,9	2,4	2,4	2,4
Verein. Staaten[3])	3,2	3,7	4,7	4,9	4,6
Belgien[3])	3,2	2,7	2,1	1,6	1,0
Niederlande	2,0	2,0	1,7	1,7	1,9
Oesterreich	2,1	1,6	1,2	0,9	1,2
Schweden	1,7[2])	1,5	1,1	0,5	0,5
Italien	0,6	0,5	0,7	0,8	0,9
zusammen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Es haben also in der Zeit 1925—29 bedeutende Verschiebungen unter den einzelnen Konkurrenzländern stattgefunden. England konnte bis 1929 den Stand seiner Ausfuhr 1925 nicht wieder erreichen, desgl. Frankreich, welches 1926 die Ausfuhr Deutschlands wertmäßig überflügeln konnte, um dann schnell wieder abzusinken, so daß es in weitem Abstand nach Deutsch-

1) Siehe Wirtschaftsdienst, Heft 30 vom 25. 7. 1930, Der Weltexport von Fahrrädern.

2) = vorläufige Zahlen; 3) = Werte einschl. Motorradzubehör.

land an dritter Stelle des Weltexports steht. Die Ausfuhr der Vereinigten Staaten und Italiens zeigt ständig sinkende Tendenz. Umgekehrt ist der Export Japans, Belgiens. der Niederlande, Oesterreichs und Schwedens dauernd gestiegen.

Insgesamt entwickelte sich relativ die wertmäßige Ausfuhr der genannten 10 Länder in diesen fünf Jahren:

1925: 100,0 1927: 88,1
1926: 95,5 1928: 104,1 1929: 97,7

Sie bewegen sich also mit Ausnahme des Jahres 1928 unter dem Stand 1925 und war sehr schwankend. Neben Preisschwankungen und Konjunkturschwankungen ist der Rückgang der Gesamtausfuhr besonders seit 1929 auf die Neugründung ausländischer Fahrradunternehmungen zurückzuführen.

2. Lohnvergleich der Hauptkonkurrenten Deutschland, England Frankreich und Japan.

Selbstverständlich kann es sich auch hier, wie bei dem Lohnvergleich der inländischen Hauptstandorte (vergl. allgem. Teil, Kap. 4, 2) nur um einen Versuch handeln, die Produktivität der vier oben genannten Hauptkonkurrenten darzustellen. Verglichen werden wieder Nominallöhne, welche natürlich kein richtiges Bild ergeben. Weiter können zum Vergleich nur die Löhne verwandter Industrien und Berufe herangezogen werden, da solche der Fahrradindustrie allein für Deutschland zur Verfügung stehen.

Wochenlöhne (47 Stunden)	umgerechnet zu Jahresdurchschnittskursen in RM.
Deutschland[1]): Werkzeugschlosserlöhne der Fahrradindustrie am 1. 10. 28	= 44,18 Mk. = 44,18 Mk.
England[2]): Monteure in Maschinenbau am 30. 9. 28	= 58 sh 9 d (zu 20,39) = 59,90 Mk.
Frankreich[2]): Schlosser „ 31. 10. 28	= 235 frs (16,43) = 38,61
Japan[3]): Dreher in der Metallindustrie am 31. 8. 28	= 13,63 Yen (1,95) = 26,58 Mk.

1) = errechnet aus d. Stundenlöhnen allgem. Teil, Kap. 4, 2; 2) = Wirtschaft u. Statistik 1930, S. 468; 3) = Wirtschaft des Auslandes 1928, S. 557.

Als erfolgreichster Konkurrent hat also England die höchsten Löhne. Wenn auch der deutsche Arbeiter gebildeter ist, seine Allgemeinkenntnisse größer sind und er auch diejenigen Zweige seiner Produktion kennt, mit denen er sich selbst nicht zu befassen braucht, so ist dafür der englische Arbeiter in seiner ganzen Art viel unabhängiger und individueller, aber stärker von gewissen Lebensformen und Traditionen beschwert. Immerhin hat die wirtschaftliche Entwicklung der Nachkriegsjahre den Vorsprung der englischen Löhne vor den deutschen im allgemeinen wesentlich verkürzt.

Die französische Fahrradindustrie hatte, wie die gesamte Industrie Frankreichs, einen Hauptvorsprung vor ihren europäischen Konkurrenten in niedrigen Löhnen, auf denen sich ihr Aufbau in den Nachkriegsjahren vollzog. Es war nach der ungeheuren Entwertung des Franken nicht zuletzt ihre Leistungsfähigkeit, welche sie im Jahre 1926 die Fahrrad- und Fahrradteileausfuhr Deutschlands wertmäßig überflügeln ließ. Allerdings brachte die Leistungssteigerung auch ein Steigen der Löhne mit sich, wie sich ja überhaupt, die Vergleichbarkeit der Statistiken vorausgesetzt, die französischen Löhne, den englischen und deutschen Löhnen näherten. Beschleunigend wirkten dabei die Einflüsse der gewaltigen Goldthesaurierung, begleitet von einer entsprechenden Steigerung des Notenumlaufs und damit Steigerung der Löhne und Preise.[1]) Die durchschnittlichen Tagesverdienste für eine Reihe hauptsächlicher handwerksmäßiger Berufsarten sind von 1911 bis Oktober 1929 in Paris auf das 6,12fache, in größeren Städten Frankreichs (außer Paris) für Männliche auf das 6,8fache, für Weibliche auf das 7,99fache gestiegen (in Deutschland nur annähernd um das Doppelte!, vergl. Kap. 2, 1). Seit Oktober 1928 betrug die Steigerung in Paris 16,1 %, in anderen größeren Städten bei Männlichen 9,7 %, bei Weiblichen 14 %. Der Stundenverdienst für Schlosser in Paris belief sich 1911: auf 0,90 frs, im Oktober 1928: auf 5,0 frs, im Oktober 1929: auf 5,75 frs. Er liegt aber immer noch beträchtlich hinter dem englischen und dem deutschen Stundenverdienst, wie ja auch Frankreich erst hinter England und Deutschland als Fahrradkonkurrent zu nennen ist.

Japan als vierter Konkurrent hat die niedersten Löhne. Wie sich die japanische Konkurrenz in den ostasiatischen

1) Nach Wirtschaft und Statistik, 1930, S. 468.

Märkten mit ihrer geringen Kaufkraft auswirkt, wird bei der Behandlung der Absatzverhältnisse in diesen Gebieten näher auszuführen sein. (Japan und Ostasien!) Der niederen Produktivität der menschlichen Arbeit in Ostasien entsprechend, ist dort auch das allgemeine Lohnniveau niedrig.

Kapitel 4. **Handelspolitik und ausländische Zölle.**

1. Die allgemeine Entwicklung nach dem Kriege.

Das Ziel der „wirtschaftlichen Bestimmungen" des Versailler Diktats ist die Zerstörung und Knebelung der deutschen Wirtschaft. Das durch den Krieg erschöpfte Deutschland brauchte zu seiner wirtschaftlichen Erholung neben einer innerpolitischen Gesundung die Möglichkeit, bei einer beschränkten Einfuhr, hochwertige Erzeugnisse deutschen Gewerbefleißes in großen Mengen auszuführen. Diese Möglichkeit war durch die Bestimmung des Friedensvertrages „allen Vertragskontrahenten auf fünf Jahre die einseitige Meistbegünstigung ohne jede Gegenleistung zu gewähren", vollkommen ausgeschaltet. Deutschland war in seiner Handlungsfreiheit beim Abschluß der notwendigen Handelsverträge, welche durch den Krieg außer Kraft waren, in jeder Weise gelähmt.

Als nach Abschluß der fünfjährigen Frist wieder als gleichberechtigter Vertragspartner verhandelt werden konnte, hatten sich die meisten Staaten aus protektionistischen Gründen mit hohen Zollmauern umgeben, welche im Laufe der Jahre höher und höher gebaut wurden zur Erhaltung hochgezüchteter„ Treibhausindustrien". Deutschland hatte immer noch seinen alten Zolltarif von 1901, welcher exportfreundlich eingestellt war, da man exportieren wollte und deswegen auch fremden Erzeugnissen in gewissem Umfang die Grenzen öffnen mußte.

Die Lahmlegung des internationalen Handels durch diese Zollpolitik in vielen Staaten mußte notwendigerweise zu einem Rückgang der weltwirtschaftlichen Beziehungen führen. Es kam daher 1927 zur Einberufung der Genfer Wirtschaftskonferenz, welche für einen allgemeinen Abbau der Zölle zur Stärkung der internationalen Warenausfuhr eintrat. Sie hatte jedoch wenig praktischen Erfolg und dem Vorbild Deutschlands, welches trotz seiner ohnedies schon verhältnismäßig niedrigen Zölle noch weitere Ermäßigungen vornahm, folgten zögernd

nur wenige Staaten. Im übrigen ging bald alles wieder seinen alten Gang. Um die Aktivierung der Außenhandelsbilanz durchzusetzen, schnürte man überall die Einfuhr ab und erwürgte so den Außenhandel. Sogar England, als „klassisches Land des Freihandels“ ging zum Schutzzollsystem über.

2. Die freihändlerische Einstellung der deutschen Fahrradindustrie.

Für die deutsche Fahrradindustrie zeigte sich die im vorigen geschilderte Entwicklung sehr mißlich, insofern, als der Auslandmarkt in gewissem Sinne als Ventil des Produktionsüberschußes hätte dienen können. Ferner wäre für den durch die Lahmlegung des Inlandsmarkts entstandenen Ausfall ein teilweiser Ausgleich geschaffen worden. Die deutsche Fahrradindustrie ist überdies für den unbeengten, also durch zollpolitische, sowie andere Maßnahmen nicht behinderten Handel; infolge ihrer guten technischen Ausrüstung und ihrer hohen Leistungsfähigkeit, kann sie jederzeit einem Wettbewerb auf dem Weltmarkt mit Ruhe entgegensehen.

Schutzzöllnerisch war sie nur in den Jahren ihres jungen Entstehens, in welcher Zeit sie allerdings wegen ungenügenden Zollschutzes von der starken ausländischen Konkurrenz sehr bedroht wurde. Da erst mit dem Tarif von 1901 das Fahrrad und seine Teile in die Zollnomenklatur aufgenommen wurden, verzollte man sie vorher als feine Eisenwaren. Der Zollsatz hiefür betrug Mk. 24.— für 100 kg oder etwa Mk. 3.10 pro Fahrrad und war durchaus ungenügend. Demgegenüber machte der Einfuhrzoll in U.S.A. 45% des Wertes eines Fahrrads aus. Im Zolltarif von 1901 trug man endlich nach langen Bemühungen den Wünschen der deutschen Fahrradindustrie Rechnung, indem man gem. Pos. 916 den Zoll für Fahrräder auf Mk. 150.— pro 100 kg festsetzte, sowie den für Fahrradteile aus Eisen in rohem Zustande auf Mk. 40.— pro 100 kg, oder desgl. in bearbeitetem Zustande auf Mk. 150.— gem. Pos. 919. Während des Krieges wurde der Zollsatz für Fahrräder dann auf Mk. 300.— pro 100 kg erhöht. Er gilt bis zum Augenblick.

Beim Stand ihrer heutigen Entwicklung würde die deutsche Fahrradindustrie ohne weiteres mit einer Herabsetzung dieses Zollsatzes um $^2/_3$ einverstanden sein, wenn ein gleiches Entgegenkommen im Ausland erwartet werden könnte. Die bereits im vorigen Abschnitt skizzierte Zollpolitik macht dies jedoch

gegenwärtig unmöglich. Es muß sich die deutsche Fahrradindustrie deshalb darauf beschränken, darnach zu streben, daß Prohibitionszölle, welche eine Einfuhr verhindern, beseitigt werden. Die Ausgestaltung des deutschen Handelsvertragssystems durch Meistbegünstigungsabkommen und Zolltarifverträge, welche verkehrsfördernd sind, ist deshalb für sie wünschenswert.

3. Zollübersicht der einzelnen Absatzländer.

Ueber die Zollsätze für Fahrräder und Fahrradteile im Jahre 1914 und 1928 in verschiedenen Ländern gibt die folgende Zusammenstellung des V. D. F. I. näheren Aufschluß:

Land	Bezeichnung	früherer Zollsatz			heutiger Zollsatz		
		Pos. Nr.	Einh.	Zoll	Pos. Nr.	Einh.	Zol
Belgien	Fahrräder Fahrradteile	70	v. Wert	12%	1093	100 kg	900
	Bearbeitet:						
	Felgen u. Schmutzfäng.				1098a	„	120
	Speichen				„ b	„	96
	Ketten				„ c	„	200
	Dopp. Uebersetz. Nabe				„ e	„	960
	Getriebe				„ f	„	1200
	andere: fertig				„ f1	„	560
	unfertig				„ f2	„	300
	Bereifungen: Mäntel Luftschläuche	10	„	10%	704b2 „ b3	„ „	504 840
Brasilien	Fahrräder Fahrradteile	1024	1 St.	50000 Mrs	1024	1 St.	50000
	Bereifungen	1033	1 kg	1200 „	808	v. W.	25%
Dänemark	Fahrräder, Fahradgestelle, emaill. lack. etc.	293	1 kg	0,60 Kr.	354b	1 kg	0,60
	Sonstige Fahrradteile	294	„	0,50 „	355b	„	0,50
					240	„	0,03
					246	„	0,20
	Bereifungen	64	„	0,50 „	99	„	0,50
Finnland	Fahrräder	273,3	1 St.	15 Mk.	704b	1 St.	75 M
	Fahrräder	218	100 kg	47,1 „			
		geschliffen 219	100 „	117,6 „	705	1 kg	4
		polierte					
	Bereifungen	187,1	100 „	105,9 „	490	1 kg	6

Land	Bezeichnung	früherer Zollsatz			heutiger Zollsatz		
		Pos. Nr.	Einheit	Zoll	Pos. Nr.	Einh.	Zoll
nkreich	Fahrräder	614 bis	100 kg	220 frs.	614 bis	100 kg	900 frs.
	Zubehörteile:						
	Felgen u. Stäbe		„	50 „	„	„	125 „
	andere: ohne Gummi-Ausrüstung		„	100 „	„	„	250 „
	mit Gummi-Ausrüst.				„	„	625 „
	Ketten, Bremsen, Oelkannen, Sattelstützen, Pedale, Bereifungen	„	„	220 „	„	„	1000 „
. Indien	Fahrräder, Fahrradteile und Zubehör	25	v. W.	5%	76 (87)	v. W.	15%
d. Indien	Fahrräder, Fahrradteile	77	v. W.	6%	77	v. W.	12%
	Reifen	113	v. W.	6%	113	v. W.	6%
en	Fahrräder	182b	1 St.	35 Lire	526	1 St.	56 Goldl. × 3,67
	Fahrradteile	„ c	100 kg	100 „	527	100 kg	96 Goldl. × 3,67
	a) aus Eisen, Stahl, roh,				a)		
	b) andere	365d	„	60 „	b)	„	200Goldl. × 3,67
	Speichen, Pedale, Kett., Garnit., Naben, Lenker, Bremsen, Gabeln, Glokken u. dav. Teile				aus 527b	„	125Goldl. × 3,67
	Bereifungen	371D2	„	60 „	828b	„	104 Goldl. × 3,67
oslawien	Fahrräder	651	1 St.	35 Din.	672	1 St.	30 Din.
	Teile davon		100 kg	250 „	674		
	Fahrradteile:						
	Sättel, Pedale, Griffe	—	—	—	674/1	v. W.	30%
	and. Teile aus Eisen unbearb.				674,2a	„	30%
	bearb.				674,2b	„	30%
	Bereifungen	394	„	120 „	393,1d	100 kg	180 Din.
derlande	Fahrräder		frei		134,1a	v. W.	8%
	Fahrradteile	70	v. W.	5%	134,3/2-6	v. W.	8%
	Bereiungen	70	v. W.	5%	6	„	6%
wegen	Fahrräder	723	1 St.	30 Kr.	830a	1 St.	18 Kr. u. 50%
	Fahrradteile	724a	1 kg	2,5 „	831	1 kg	1,25 K. u. 50%
	and. nicht zus. gesetzt. und Röhren	nach Beschaff.			832	„	0,15 u. 50%
	Sonstige dar. auch				247 Schläuche		frei
	Reifen	218b	1 kg	0,3 „	252 Reifen		1 K. u. 50%

Land	Bezeichnung	früherer Zollsatz			heutiger Zollsatz		
		Pos. Nr.	Einheit	Zoll	Pos. Nr.	Einh.	Zol
Oesterreich	Fahrräder	550	1 St.	60 Kr.	457	100 kg	400Gl
	Fahrradbest. bearb.						
	a) Freilaufnabe und deren Bestandt.				a)		fre
	b) Freilaufzahnkränze, Fahrradketten, Kugelhalterringe, Griffe, Kettenkästen, starre Nabenkränze	552	100 kg	180 Kr.	b)	100 kg	60 Gl
	c1) Bebohrte Felgen, Kotschützer				c1)	„	60
	2. Speichen u. Ketten				c2)	„	120
	d. andere:						
	1. Achsenkugellager				d1)	„	60
	2 Sonstige				d2)	„	200
	Mäntel	320e	„	150 Kr.	261a2	„	160
	Schläuche				„	„	150
Polen	Fahrräder	173,3a	1 St.	30 Rub.	173,3a	1 St.	51,62
	F.'Teile a. Met.	173,6	1 Pud	40 „	173,7	100 kg	206,4
	Bereifungen	887,1	„	0,2 „			
	(1 Pud = 1,638 kg)	887,2	„	0,3 „	88,3a1	„	780
Rumänien	Fahrräder	754	100 kg	200 Lei	1353	100 kg	250Gc od. 1 Papi
	F.'Teile wie Fahrräder						
	Bereifungen	462	„	50 „	881b	„	250
					882b	„	250
Schweden	Fahrräder	693	1 St.	25 Kr.	1090	1 St.	20
	Fert. Fahrradteile	694	1 kg	2 „	1091	1 kg	1,6
	Bereifungen	284		frei	640	„	1,6
Schweiz	Fahrräder	915	1 St.	12 sfrs.	915	1 St.	25
	Fertige Bestandteile aller Art	917	100 kg	70 „	917	100 kg	160
					518	„	10
					522	„	20
Spanien	Fahrräder				721	1 kg	3,6 P
	Fahrradteile				723	„	2,5
	Rahmen, Lenkstangen sonstige Teile mit Röhren aus Eisen oder Stahl	560	1 kg	3 Pes.			
					724	„	3,0
	Luftschläuche	678	1 kg	3,75Pes.	1500	„	5,5
	Luftdecken				1501	„	4,0

Land	Bezeichnung	früherer Zollsatz			heutiger Zollsatz		
		Pos. Nr.	Einheit	Zoll	Pos. Nr.	Einh.	Zoll
echo-wakei	Fahrräder	550	1 St.	60 Kr.	550	1 St.	420 Kc
	Fahrradteile				552		
	a) Freilaufvorrichtungen, Freilauf-Zahnkränze, Felgen, Kugellager, Fangvorrichtung Kugellager unter 10 mm Kettengehäuse	552	100 kg	180 „	a)	100 kg	570 „
	b) andere Bereifungen	320e	„	150 „	b) 320c1	„ „	1900 „ 1000 „
arn	Fahrräder	550	1 St.	60 Kr.	874	100 kg	70 G.Kr.
	Fahrradteile	552	100 kg	180 „	874	„	70 „
	Bereifungen	320e	„	150 „	674b	„	220 „

Es läßt sich feststellen, daß in einer Reihe von Ländern die Zollsätze heute wesentlich höher sind als in der Vorkriegszeit. Unter diesem Zollschutz haben diese Länder entweder ihre Fahrradindustrie weiter ausgebaut oder sie haben die Fabrikation von Fahrrädern neu aufgenommen. Da sie hierzu meistens billige deutsche Fahrradteile verwenden, so sind oft die Zollsätze für Fahrradteile günstiger als die für fertige Fahrräder.

Kapitel 5. Die einzelnen Produktions- u. Absatzländer.

1. Großbritannien.

Die Leistungsfähigkeit der englischen Fahrradindustrie ist auf Grund jahrzehntelanger Erfahrungen eine sehr hohe und hat zusammen mit einer eingehenden Kenntnis der Absatzgebiete bewirkt, daß England im Weltexport von Fahrrädern den ersten Platz behauptet. Nach Erdmann-König [1]) ist England das Zentrum der Fahrradindustrie und die britische Fahrradindustrie hatte im Jahre 1925 bei einem Betriebskapital von 15000000 £ Sterling und einer Beschäftigungsziffer von 200000 Personen eine Umsatzziffer von 600000 Fahrrädern im Jahre. Die Beschäftigung war zu jener Zeit eine sehr gute und alle englischen Fahrradfabriken hatten voll zu tun. Eine der größten in Birmingham konnte ihre Fahrraderzeugung verdoppeln. Zu

1) Derselbe, Warenkunde Bd. II, 1925, Leipzig.

dem lebhaften Geschäft trugen wesentlich Abzahlungsgeschäft und Preisherabsetzungen bei, wobei der Inlandsmarkt, welcher etwa 75% des Absatzes aufnimmt, ähnlich, wie in Deutschland einen starken Rückhalt bildet. Die Preise für englische Fahrräder sind infolge ihrer vorzüglichen Qualität ziemlich hoch und lagen 1925 über den Preisen für deutsche Fahrräder. Von deutschen Fachkreisen wird darauf kingewiesen, daß die englische Fahrradindustrie es im Vergleich zur deutschen Fahrradindustrie sehr wohl verstanden habe, ihre Erzeugung finanziell sowohl, als auch qualitativ auf einer beachtenswerten Höhe zu erhalten und daß sich die Fabrikanten in ihren Entschlüssen durchaus einig seien. Der Bezug billiger deutscher Fahrradteile hauptsächlich in den letzten Jahren, versetzt andererseits die englische Fahrradindustrie in die Lage, die deutsche im Preise zu unterbieten, wie es das Beispiel (vergl. Kap. 2, 4) der britischen Herculesgesellschaft gezeigt hat. Es wurden Fahrradteile aus Deutschland nach England eingeführt (in dz):

1927: 17259 (2,782 Mill. Mk. 1928: 19886 (2,953 Mill. Mk.)
1929: 18728 (2,74 Mill. Mk.)

Nach „accounts relating to trade and navigation“ [1]) betrug die Gesamteinfuhr zwischen 10 und 15% des Wertes der Gesamtausfuhr an Fahrrädern und Fahrradteilen und zwar

	in £ (Einfuhr)	in £ (Ausfuhr)
1925:	361,000	3,448,000
1926:	375,000	3,013,000
1927:	380,000	2,828,000
1928:	438,000	3,116,000
1929:	—	3,046,000

Die Wertausfuhrziffern, aufgeteilt nach den Hauptabsatzgebieten der englischen Fahrradindustrie ergeben in % folgendes Bild:

	1925	1926	1927	1928	1929
Holland	6,9	4,7	5,1	5,5	4,9
Japan	9,4	9,5	7,1	5,6	3,7
Irland (Freistaat)	7,2	7,7	9,8	10,3	11,0
Brit. Südafrika	6,0	7,1	7,2	7,3	7,1
„ Indien	14,2	18,3	21,2	22,6	22,6
Australien			7,5	5,3	5,1
andere Länder	56,3	52,7	42,1	43,4	45,6
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

1) Die Wirtschaft des Auslandes 1928, S. 10. Wirtschaftsdienst Nr. 30 v. 25. 7. 30 Der Weltexport von Fahrrädern.

Bedeutsam ist die sinkende Ausfuhr nach Japan und Holland, während sich in den britischen Gebieten der Absatz im allgemeinen gut entwickelte. Die Empire-Vorzugszölle und die starke Stellung Großbritanniens in seinen Kolonien und Dominien sind für den englischen Export von großem Vorteil. Im Gegensatz zur deutschen Ausfuhr fertiger Fahrräder ist die Fahrradausfuhr in England auch im Jahre 1929 mengenmäßig gestiegen. Es wurden ausgeführt 1925: 280000 St., 1928: 338908 St. und 1929: 368000 St. fertige Fahrräder, d. i. mehr als das Doppelte der deutschen Ausfuhrziffer 1929 und mehr als 30 % der englischen Ausfuhrziffer 1925. Wertmäßig stieg sie von 1,31 Mill. £ (davon 0,38 Mill. £ nach nichtbritischen Ländern und 0,93 Mill. £ nach britischen Ländern) im Jahre 1925 auf 1,36 Mill. £ im Jahre 1929 (davon 0.31 Mill. £ nach fremden Ländern und 1,05 Mill. £ nach britischen Ländern). Die Ausfuhr von Fahrradteilen ging dagegen von 2,14 Mill. £ 1925 auf 1,65 Mill. £ 1929 zurück. Wie auch die folgende Tabelle beweist, gehen die meisten fertigen Fahrräder nach britischen Ländern. Im Jahre 1928 verteilte sich die englische Ausfuhr fertiger Fahrräder mengenmäßig in % auf die nachstehenden Länder:[1])

	ca.		ca.
Russland	0,7	Mexico	0.8
Estland	1,0	Peru	0,2
Dänemarck	0,3	Argentinien	1,2
Niederlande	1,0	andere fremde Länder	4,9 insges. (21,0 %)
Niederl. Indien	5,1	Irland (Freistaat)	14,1
Schweiz	0,4	Brit. Westafrika	6,7
Portugal	0,5	„ Südafrika	2,7
Portug. Ostafrika	0,7	„ Ostafrika	2,3
Spanien	0,6	„ Indien	—
Italien	0,1	Bombay und Karachi	17,6
Griechenland	0,1	Madras	2,4
Aegypten	0,2	Bengalen, Assam	16,0
Siam	0,2	Burma	1,3
China	2,8	Straits-Settlements	1,3
Japan	0,2	Malaienstaaten	0,4
	Ceylon	2,2	
	Neu-Seeland	3,9	

1) Wirtschaftsdienst Nr. 30 v. 25. 7. 30 Der Weltexport v. Fahrrädern.

Kanada	1,6	
Bermuda-Inseln	0,3	
Brit. Westindien	1,6	insges. (79.0 %)
		zus. 100,0 %

In nicht britischen Ländern hatte also die deutsche Fahrradindustrie im Jahre 1928 nur mit $^1/_5$ des englischen Exports zu konkurrieren. Bei Fahrradteilen war dies schon zu einem größerem Teil der Fall. Es gingen wertmäßig in % der englischen Gesamtausfuhr

[1]) a) von Fahrradketten nach

	ca.		ca.
Schweden	5,6	Belgien	12,6
Dänemark	5,9	Italien	6,6
Holland	13,2	Japan	27,3

b) von Rahmen und Rahmenröhren nach

Südafrika	25,1	Niederl. Indien	10,7
Brit. Indien	14,4	Dänemark	8,1

c) von allen anderen Fahrradteilen nach (ausgen. Kugellager u. Freilaufeinrichtung)

1. fremden Ländern 40,5

davon u. a.

Niederlande	9,3	Schweiz	1,3
Japan	8,5	Italien	1,9
Dänemark	3,0	Schweden	1,1
Niederl. Indien	3,6	Frankreich	0,9
Belgien	1,2	China	1,0
Argentinien	0,6		

2. britischen Ländern 59,5

davon u. a.

Irland (Freistaat)	5,9	Straits-Settlements	2,0
Brit. Westafrika	3,2	Australien	10,7
Südafrika	6,9	Neuseeland	4,4
Brit. Indien	19,0	Kanada	1,1

All diese Zahlen lassen erkennen, daß die englische Fahrrad- und Fahrradteileindustrie die überseeischen Märkte, hauptsächlich aber den fernen Osten beherrscht. Sie stellt in diesen Gebieten eine für die deutsche Fahrradindustrie vorläufig noch schwer zu schlagende Konkurrenz dar.

1) Wirtschaftsdienst Nr. 30 v. 25. 7. 30 Der Weltexport v. Fahrrädern.

2. Frankreich.[1])

Das Zentrum der französischen Fahrradindustrie ist Paris und seine Vorstädte Courbevoie, Nanterre, Pantin, Puteaux, Argenteuil, Saint-Cloud, Suresnes und Choisy-le-roi. Die Fahrraderzeugung beträgt in diesem Bezirk jährlich 300000 Stück. Ein bedeutender Standort ist ferner Lyon, doch werden dort mehr Fahrradteile hergestellt. Als drittes Zentrum ist St. Etienne zu nennen, welches in den letzten Jahrzehnten seine Fahrradfabrikation sehr steigern konnte und welches etwa 1000 Fahrräder täglich herstellt. Hinzuweisen ist außerdem auf Beaulieu im Departement Doubs, nahe der Schweizer Grenze mit einer Jahreserzeugung von etwa 100000 Fahrrädern im Jahre. Die Gesamtproduktion würde demnach z. Zt. etwa 800000 Stück im Jahre ausmachen.

Die Entwicklung der französischen Fahrradindustrie geschah ähnlich wie in Deutschland und England auf der Basis eines breiten Inlandsmarktes. Das Radfahren ist in Frankreich außerordentlich verbreitet. Nach der amtlichen Zählung gab es Ende [2]) 1927: 6,582,576 Fahrräder
1929: 6,767,058 „
d. h., daß auf jeden 6. Bewohner ein Fahrrad kommt. An der Spitze des Fahrradverkehrs steht das Departement Nord (Lille) mit rund 400,000 Fahrrädern (6%) und das Departement Seine (Paris) mit ebenfalls 400,000 Fahrrädern.

Das Ansteigen der Löhne (vergl. Kap. 3, 2), nahm der französischen Fahrradindustrie den Vorsprung, soweit sie ihn in Preisvorteilen hatte. Französische Spezialräder sind heute im französischen Einzelhandel für etwa 50—60 Mk. zu haben, Markenräder kosten 85 — 100.— Mk., Luxusräder nicht über 200.— Mk. Es macht sich infolgedessen ein leichtes Vordringen besonders der deutschen Fahrradindustrie auf dem französischen Binnenmarkt bemerkbar, welches sich seit 1928 verhältnismäßig nicht unbeträchtlich verstärken konnte. Die

1) Wirtschaftsdienst Nr. 30 v. 25. 7. 30 Der Weltexport v. Fahrrädern. Industrie u. Handelszeitung v. 4. 6. 29. Frankreichs Ein- u. Ausfuhr von Fahrrädern, Wirtschaftsteil der Nürnberger Zeitung v. 14. 9. 31, Die französische Fahrradindustrie.

2) Entnommen: Industrie- u. Handelszeitung v. 4. 6. 29 Frankreichs Ein- u. Ausfuhr in Fahrrädern Wirtschaftsteil der Nürnberger Zeitung v. 14. 9. 31, Die franz. Fahrradindustrie.

Bemühungen, auf dem französischen Markt einzudringen, zeigen sich besonders in der Entsendung von deutschen Rennfahrern nach Frankreich. Nach dem Urteil des französischen Fachblattes „L'industrie de Cycles et Automobiles" in St. Etienne besteht jedoch im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der französischen Fahrradindustrie kein Anlaß zu einer Beunruhigung.

Es wurden eingeführt nach Frankreich an fertigen Fahrrädern

[1]) 1927: 4087 St.
1928: 5258 „
1929: 5959 „ (Wert: 2158000 frs.)
11 Mon. 1930: 4919 St. (Wert: 1614000 frs.)

Diese Zahlen verteilen sich nach Ländern u. a. [1])

	1928	1929	
Deutschland	3634 St.	4670 St.	
Belgien	670 „	696 „	(einschl. Luxemburg)
Schweiz	146 „	207 „	
England	137 „	102 „	

Aufmerksam zu machen ist bei den obigen deutschen Ziffern (nach der Angabe des französischen Fachblattes) auf Unstimmigkeiten gegenüber der amtlichen deutschen Statistik (vergl. Kap. 2, 2), welche bedeutend niedrigere Zahlen nennt. Auch den deutschen Fahrradteileexport nach Frankreich gibt sie sehr niedrig an. Der Wert der gesamten französischen Fahrradteileeinfuhr betrug in den Jahren 1929 und 1930 mehr als $^1/_3$ des Werts der französischen Fahrradteileausfuhr (1929: 84,669,000 frs., 11 Mon. 1930: 63,121,000 frs.)

Zusammensetzung der franz. Fahrradteileeinfuhr. [2])

	1929 (in 1000 frs.)	11 Mon. 1930 (in 1000 frs.)
Laternen und Bestandteile	1961	4214
Radmotoren und Bestandteile	21658	11673
Sättel und Taschen	631	599
Ketten	1524	1194
Klingeln	172	246
andere Bestandteile	5880	5241

1) Wirtschaftsdienst Nr. 30 v. 25. 7. 30, Der Weltexport von Fahrrädern, Industrie- u. Handelszeitung v. 4. 6. 29 Frankreichs Ein- u. Ausfuhr von Fahrrädern; Wirtschaftsteil der Nürnberger Zeitung v. 14. 9. 31 Die franz. Fahrradindustrie.

2) Wirtschaftsteil der Nürnberger Zeitung v. 14. 9. 31 Die französ. Fahrradindustrie.

Die französische Fahrradausfuhr und Teileausfuhr fiel nach 1926 wieder so rasch, wie sie gestiegen war, auf ein Niveau, welches seit 1927 um 20 Mill. RM. jährlich schwankt. Mengenmäßig hatte sie für Fahrräder in den Jahren 1928 und 1929 einen günstigeren Stand als 1927, um dann 1930 erheblich hinter dem Stand 1927 zurückzubleiben. Die Ausfuhrziffern fertiger Fahrräder beliefen sich 1927 auf 95895 St., 1928 auf 133855 Stück, d. i. eine Zuname von ca. 40%, 1929 auf 124398 Stück und in 11 Monaten 1930 auf 60377 St. In der Hauptsache liefert Frankreich seine Fahrräder nach Spanien und der Schweiz.

Ausfuhr fertiger Fahrräder.[1])

	1929 St.	11 Mon. 1930 St.
Schweiz	16466	5042
Türkei	2407	605
Spanien	43911	17640
Argentinien	4458	2025
Franz.-Westafrika	3499	2873
Indochina	11560	2214
Andere Länder	42097	29377
	124398	60377

Auch wertmäßig ging die Fahrradausfuhr von 1929 bis 1930 entsprechend zurück und zwar von 48767000 frs. auf 22925000 frs. Der Rückgang der Fahrradteileausfuhr in diesem Zeitraum war nicht so stark. Man führte aus: im Jahre 1929 für 84669000 frs. und in 11 Monaten 1930 für 63121000 frs. Man erkennt daraus, daß Frankreich die Fahrradteileausfuhr stärker forciert und daß dieselbe Erlöse einbringt, welche weit über denen, für Fahrräder liegen.

3. Japan.[2])

Das Fahrrad ist in Japan bis in die entlegensten Dörfer verbreitet und wird, was sehr bemerkenswert ist, nicht nur als Beförderungsmittel für Personen, sondern auch für z. T. beträchtliche Lasten verwendet. Weniger dient das Fahrrad Sport-

1) Entnommen: Wirtschaftsteil der Nürnberger Zeitung v. 14. 9. 31 Die franz. Fahrradindustrie.

2) Quelle: Industrie- u. Handelszeitung v. 3. 1. 29, Beilage Auslandswirtschaft: Großer Bedarf an Fahrrädern in Japan.

oder anderen Vergnügungszwecken. Bei einer Bevölkerung von ca. 60 Mill. sind etwa 5 Mill. Fahrräder in Japan im Verkehr, so daß auf jeden 12. Einwohner ein Fahrrad trifft. Es sind noch weit mehr Fahrräder auf dem japanischen Markt unterzubringen. Dies zeigt die jährl. Zunahme von ca. 400000 St. in den letzten Jahren. Ein großes Hemmnis sind die schlechten Wege, welche das Fahrrad sehr beanspruchen und da meist minderwertige Fahrräder verwendet werden, die sehr nachlässig gepflegt werden, so kann höchstens mit einer Lebensdauer von 5 Jahren gerechnet werden. Auf Grund dieser Schätzung kann weiter angenommen werden, daß in Japan jährl. ca. 1,4 Mill. Fahrräder Absatz finden. Dieser Bedarf wird überwiegend von der japanischen Fahrradindustrie befriedigt, welche immer leistungsfähiger wird, die ausländischen Konkurrenten vom heimischen Markt verdrängt und ihrerseits in steigendem Maße den Fahrradexport aufnimmt. Die japanische Fahrrad- und Fahrradteileausfuhr erhöhte ihren Anteil am Gesamt-Fahrrad- und Fahrradteileweltexport von 1925 bis 1928 von 2,4 auf 2,9% und 1929 auf 4,0%. Wertmäßig betrug sie 1925: 2,29 Mill. Yen, 1926: 1,96 Mill. Yen, 1927: 1,88 Mill. Yen, 1928: 2,56 Mill. Yen, 1929: 3,43 Mill. Yen. Hauptabsatzgebiete sind die ostasiatischen Länder, vor allem China, Niederl. Indien, Straits-Settlements, Siam und sogar Brit. Indien.

Es werden von der japanischen Fahrradindustrie wachsende Anstrengungen gemacht, den ostasiatischen Markt ausschl. zu beherrschen. Sie überschwemmt diesen Markt mit billigen aber auch qualitativ sehr mäßigen Fahrrädern, da es dort mehr auf Billigkeit als auf Qualität ankommt. Die Preise für japanische Fahrräder liegen weit unter denen der anderen Exportländer; sie betrugen z. B. vor einigen Jahren auf Java 40—50 Gulden, gegenüber 80—100 Gulden für europäische und amerikanische Fabrikate. Der Erfolg war der, daß sich 1928 der japanische Export nach Java annähernd verdreifachen konnte, wie überhaupt die oben genannten Ausfuhrzahlen auf die niedrigen Preise zurückzuführen sind. Im Inland schwankt der Preis für ein komplettes einheimisches Fahrrad zwischen 25—60 Yen, während für ein importiertes Fahrrad (ohne Bereifung) schon allein 25,80 Yen Einfuhrzoll zu zahlen sind. Aus diesem Grunde muß natürlich die Einfuhr fremder Fahrräder allmählich aufhören. Von Deutschland wurden nach der amtlichen deutschen

Statistik, fertige Fahrräder in den Jahren 1927—30 nicht mehr eingeführt. Auch von englischer Seite betrug die Einfuhr von fertigen Fahrrädern nach Japan 1928 nur noch 0,2% der englischen Fahrradausfuhr. Die Fahrrad- und Fahrradteileausfuhr Englands nach Japan betrug:[1])

1925: 9,4% 1927: 7,1%
1926: 9,5% 1928: 5,6%
1929: 3,7%

Sie nimmt also zusehends ab, obwohl für Fahrradteile die Verhältnisse noch etwas besser liegen. Doch macht sich auch bei diesem Import die Wirkung des japanischen Zollschutzes bemerkbar. Die Fahrradteileeinfuhr Japans in den letzten Jahren bestand hauptsächich aus Sätteln, Lenkstangen, Naben und Ventilen, welche von England, Amerika und weniger von Deutschland geliefert wurden.

Zollsätze.

für Ketten 49,6 Yen pr % kin
„ Felgen u. Schutzbleche 31,9 „ „ „ „
„ Lenkstangen u. Pedale } 64,20 „ „ „ „
„ Sättel, Naben, Bremsen }
„ Freilaufnaben u. Vent. 99,5 „ „ „ „
„ Gummireifen 114,0 Yen % kin
„ Stahlkugeln 20,0 „ „ „
„ Kugellager 20% v. W.
„ die meisten anderen Teile 35% v. W.
„ Luftpumpen 40,3 Yen % St.
% kin = 60 kg.

4. Vereinigte Staaten (U.S.A.).[2])

Die amerikanische Fahrradindustrie leidet seit Jahren an einem ständigen Rückgang. Es wurde bereits in Teil A, Kap. 1, 4, b geschildert, daß in U.S.A. das Auto weit mehr verbreitet ist als das Fahrrad. Die amerikanische Fahrradindustrie besitzt also nicht jenen starken Rückhalt, der bei den bereits behandelten Ländern in einem weiten Inlandsmarkt festgestellt werden konnte und es hat fast den Anschein als ob dies für eine Industrie, wie die Fahrradindustrie unumgänglich notwendig sei, um sich gedeihlich zu entwickeln.

1) Entnommen: Industrie- u. Handelszeitung v. 3. 1. 29 Beilage Auslandswirtschaft, Großer Bedarf an Fahrrädern in Japan.
2) Quelle: Industrie- u. Handelszeitung Nr. 52 v. 3. 3. 1927.

Nach dem Census Bericht des Dept of commerce für das Jahr 1925, war die Entwicklung der amerikanischen Fahrradindustrie außerordentlich stark rückläufig[1])

	1925	1923	Abnahm. in %
Anzahl der Betriebe	25	25	-
Zahl der beschäft. Personen	1850	3122	-40,7
Löhne und Gehälter	$ 2297243	$ 3796607	-39,5
Kosten des Materials	„ 5745145	„ 9619802	-40,3
Wert der Erzeugnisse	„ 11281314	„ 16708207	-32,5
durch die Fabrik erzielten Wertzuwachs	„ 5536169	„ 7088405	-21,9
Verwendete Pferdekräfte	PS 6330	PS 8768	-27,8
Fahrradproduktion	St. 287495	St. 480077	-40,1

Innerhalb 2 Jahren betrug demnach der allgemeine Rückgang zwischen 30—40 %. Mit dem zurückgehenden Export ging auch die Produktion weiter zurück. Die Ausfuhr betrug 1926 nur 5348 St. Fahrräder. Hauptabnehmer amerikanischer Fahrräder waren Mexico, Kuba und die Philippinen. Nach Kanada wurden 1925: 195 Fahrräder exportiert, und es ist überraschend, daß sich bei gleichzeitigem Abnehmen von Produktion und Export, dieses Land zu einem verhältnismäßig guten Fahrradabnehmer Englands in den letzten Jahren entwickelte. So schwindet also die Bedeutung der amerikanischen Fahrradindustrie und ihr Anteil am Weltexport wird immer geringer (1925: 4,6 %, 1929: 3,2 % einschl. Motorradzubehör).

5. Niederlande.[2])

Die Niederlande sind eines der Länder, welche relativ am meisten Fahrräder als Verkehrsmittel verwenden. Es gibt zwar keine offizielle Statistik, welche die im Verkehr befindlichen Fahrräder registriert, aber nach zuverlässigen Schätzungen besitzt bei einer Einwohnerzahl von ca. 7,6 Mill., etwa jeder 3. Einwohner ein Fahrrad. Der Boden für das Entstehen einer einheimischen starken Fahrradindustrie war deshalb bereitet; besonders in den Nachkriegsjahren konnte sie sich sehr beträchtlich entfalten. Sie erstreckt sich über ganz Holland. Hauptstandorte sind jedoch Amsterdam, Gronningen, Deventer

1) Entnommen: Industrie- u. Handelszeitung Nr. 52 v. 3. 3. 1927.

2) Quelle: Industrie- u. Handelszeitung Nr. 171 v. 25. 7. 29 und v. 5. 11. 28.

und Dieren, wo bedeutendere Unternehmen zu finden sind. Sonst sind die meisten Fahrradfabriken klein. Nach den Mitteilungen in der „Maandschrift van het Central Bureau vor de Statistiek“ [1]) wurden 1928 in den Niederlanden 37 Fahrradfabriken mit insgesamt 40 Betrieben und 2432 Beschäftigten gezählt, im Jahre 1927: 38 Fahrradfabriken mit 2327 Beschäftigten. Sie alle stellten 1927: mehr als je 500 Fahrräder her. Im folgenden Jahre blieben 3 Fahrradfabriken unter dieser Produktionsziffer und zwei weitere mußten zur Gruppe der „Fahrrad-Montagebetriebe“ gezählt werden. Dazugekommen sind andererseits 4 Fahrradfabriken, von denen 3 vor diesem Zeitpunkt unter 500 Fahrrädern jährl. fabrizierten und eine vorher nur Fahrradrahmen herstellte. Fahrrad-Montagebetriebe, welche mindestens je 500 Fahrräder montierten im Jahre zählte man 1928: 49 gegenüber 43 im Vorjahre.

Die Produktion dieser Fahrradfabriken und Montagebetriebe betrug

a) bei den Fabriken

1927:	171200	Fahrräder	mit Bereifung	9395500	hfl Verkaufswert
1928:	198300	„	„ „	10491200	„ „
1929:	209900	„	„ „	11 Mill.	„ „
1930:	203800	„	„ „	10,3 „	„ „
1927:	10300	„	ohne „	399900	„ „
1928:	6900	„	„ „	273500	„ „
1929:	5300	„	„ „	183000	„ „
1930:	6100	„	„ „	211800	„ „

b) bei den Montagebetrieben

1927:	49900	Fahrräder	mit Bereifung		
1928:	69600	„	„ „	306800	„ „
1930:	95200	„	„ „	3,8 Mill.	„ „
1927:	3000	„	ohne „	112300	„ „
1928:	3100	„	„ „	92000	„ „
1930:	2900	„	„ „	91300	„ „

Auch die Produktionsziffern konnten sich also insgesamt in erfreulicher Weise entwickeln, wobei zu bemerken ist, daß die Fabriken mehr und mehr dazu übergehen, vollkommen fertige Fahrräder an die Händler zn liefern, wie die vorstehenden Zahlen beweisen. Im Gegensatz zu den gestiegenen Mengenziffern stehen die Wertziffern, welche relativ gesehen, abgenommen haben, was auf sinkende Preise hindeutet. Tatsäch-

1) Entnommen: Iudustrie- u. Handelszeitung Nr. 171 v. 25. 7. 29.

lich haben die Fahrradfabriken seit Kriegsende ihre Preise fortwährend ermäßigt. Es wurden durchschnittlich von ihnen Preise gefordert für vollständige Fahrräder mit Bereifung:

1919: 128 hfl; 1921: 113,8 hfl; 1926: 61,1 hfl; 1927: 54,9 hfl; 1928: 52,9 hfl; 1929: 52,9 hfl; 1930: 51,6 hfl.

Berücksichtigt man außer den Fahrrädern noch die Erzeugung von Fahrradrahmen, so ergeben sich für die oben genannten Fahrradfabriken:

	Wert der Gesamtproduktion	Wert des Gesamtabsatzes
1927:	11308000 hfl	11005000 hfl
1928:	12437000 „	12123000 „

Nach der „Maandschrift" stieg die Zahl der Gesamtproduktion an Fahrradrahmen von 119600 St., 1927 auf 172900 St., 1928, wovon insgesamt 110900 St. auf 35 Kleinbetriebe mit mindestens 200 St. Rahmen jährlich und die kleinen Fahrradfabriken mit einer Erzeugung von unter 500 Fahrrädern entfallen, während der Rest auf die 37 genannten Fahrradfabriken trifft.

Rechnet man zu den Fahrradfabriken und Fahrradmontagebetrieben noch die zahlreichen Zwergbetriebe, welche Fahrräder zusammensetzen und dazu teilweise einheimische, teilweise eingeführte Fahrradrahmen verwenden, so betrug nach der Schätzung der „Maandschrift" die gesamte niederländische Fahrradproduktion 1927: 307500 St., 1928: 370400 St. Fahrräder.

Es ist offensichtlich, daß unter solchen Umständen die Aussichten der ausländischen Konkurrenz auf dem niederländischen Fahrradmarkt immer schlechter werden. Die Einfuhr von Fahrrädern ist denn auch in den vergangenen Jahren stark zurückgeblieben. Von der offiziellen niederländischen Statistik „In-Uit-en Doorvoer" wird die Gesamt-Einfuhr von Fahrrädern und Fahrradrahmen angegeben[1])

Fahrräder	1927		1928	
	Menge in St.	Wert in 1000 fl	Menge in St.	Wert in 1000 fl
insgesamt	22564	684	10371	406
hiervon aus:				
Deutschland	17285	382	4831	116
Belgien	1560	73	1633	77
Großbritannien	3459	219	3479	200

1) Entnommen: Industrie- u. Handelszeitung Nr. 171 v. 25. 7. 29.

Fahrradrahmen	1927 Menge in St.	1927 Wert in 1000 fl	1929 Menge in St.	1929 Wert in 1000 fl
insgesamt	16428	208	14548	182
hiervon aus:				
Deutschland	12967	171	12239	156
Belgien	3000	31	1785	19

Deutschland, welches an der Spitze dieser Tabelle steht, hatte demnach im Jahre 1928 eine gewaltige Abnahme seines niederländischen Fahrradexports zu verzeichnen, während die beiden Konkurrenten ihre Vorjahrsziffer leicht steigern konnten. Der geringere Rückgang der Fahrradrahmeneinfuhr entfällt zum größeren Teil auf Belgien, als auf Deutschland. Nach der deutschen amtlichen Statistik ergibt sich folgendes Bild:

	1927	1928	1929
Fahrräder Pos. 916 in St.	19306	6763	3817
Fahrradteile Pos. 919 in dz	48697	57407	53255
„ „ 920 in dz	1401	809	811
Gesamtwert in 1000 RM.	9626	9501	8593

Abgesehen von den zahlenmäßigen Differenzen in beiden Statistiken, zeigen die Zahlen auch 1929 einen Rückgang, desgl. der Gesamtwert, während die Zahlen für Fahrradteile a. Eisen gem. Pos. 916 im Vergleich zu 1927 gestiegen sind.

Auch im allgemeinen konnte sich die Fahrradteileeinfuhr besser halten, als die für Fahrräder, welche zum überwiegenden Teil aus Deutschland kommt. Wie sie sich im Jahre 1928 entwickelte zeigen die nachstehenden Zahlen[1]).

a) Brems- u. andere Naben

	Wert in hfl
insgesamt 1927:	1450223
1928:	1411217
hiervon aus:	
Deutschland	1217834
Großbritannien	114950
Frankreich	68932

b) Speichen u. Nippel

	Wert in hfl
insgesamt 1927:	120678
1928:	100297
hiervon aus:	
Deutschland	74505
Belgien	4929
Großbritannien	1542
Italien, Fiume	18646

c) Radketten

	Wert in hfl
insgesamt 1927:	508070

d) Radpedale

	Wert in hfl
insgesamt 1927:	Zahl. nicht veröffentlicht

1) Entnommen: Industrie- u. Handelszeitung Nr. 171 v. 25. 7. 29.

	Wert in hfl		Wert in hfl
1928:	636440	1928:	652135
hiervon aus:		hiervon aus:	
Deutschland	211058	Deutschland	367979
Großbritannien	291413	Großbritannien	238788
Frankreich	65388	Frankreich	42649

e) andere Unterteile.

insgesamt 1927:	5749340 hfl
1928:	6100291 „
hiervon aus:	
Deutschland	3898620 „
Belgien	860484 „
Großbritannien	994330 „
Frankreich	266696 „

Im Gegensatz zu einer geringen Fahrradeinfuhr steht somit eine sehr bedeutende Fahrradteileeinfuhr aus Deutschland, Großbritannien, Belgien und Frankreich.

Ueberschritten wird die Einfuhr von Fahrrädern und Fahrradrahmen auch bereits von der niederländischen Fahrrad- und Fahrradrahmeneinfuhr. Dabei hat sich im Jahre 1928 die Fahrradausfuhr noch mehr gehoben, als die Rahmenausfuhr. Der Export stellte sich

	1927		1928	
	Stück	1000 hfl	Stück	1000 hfl
Fahrräder	12528	706	18274	985
Fahrradrahmen	7692	110	17905	237

Er geht überwiegend nach den niederländischen Kolonien. Erwähnt sei noch, daß der Vertrieb von Fahrrädern im Inland vorwiegend auf Abzahlung geschieht und daß es etwa 1000 Fahrradhändler gibt. Kredite von Fabrikanten und Grossisten spielen im Einzelhandel eine große Rolle aus diesem Grunde.

6. Oesterreich.[1])

Die österreichische Fahrradindustrie entwickelt sich unter dem Schutze eines hohen Zolls: 50—60 sh für Fahrräder im Werte von 180—200 sh. Der Inlandsmarkt wird deshalb überwiegend von ihr beliefert. Immerhin konnte eine Anzahl deutscher Fahrräder, sowie Fahrradteile untergebracht werden. Die Einfuhr nach Oesterreich betrug nach der deutschen Statistik

1) Quelle: Wirtschaftsdienst Nr. 30 v. 25. 7. 30, Der Weltexport von Fahrrädern.

	Fahrräder Pos. 916 Stück	Teile Pos. 919 dz	Teile Pos. 920 dz	Gesamtw. 1000.-
1927		4831		2145
1928	1729	3910		1780
1929	807	3571		1508
1930		2945	109	

Oesterreichische Ausfuhr von Fahrrädern und Teilen

	1927		1928		1929	
	Menge	Wert 1000 sh	Menge	Wert 1000 sh	Menge	Wert 1000 sh
fert. Fahrräder	19013 St.	2476	33709 St.	4148	37708 St.	4465
F.'Teile	1402 dz	669	2773 dz	1015	3574 dz	1580

Man sieht, daß der Anteil Oesterreichs am Weltexport von Fahrrädern und Fahrradteilen wachsen konnte; er ist von 0,9% im Jahre 1926 auf auf 2,1% im Jahre 1929 gestiegen. Es gingen 1929 nach Polen 11741 St. Fahrräder, (1,75 Mill. sh) und 453 dz Fahrradteile, nach Rumänien 1945 St. Fahrräder (0,23 Mill. sh), nach Südslavien 2205 St. (0,24 Mill. sh) und 1499 dz Fahrradteile und nach Ungarn 17758 St. Fahrräder (2,08 Mill. sh) und 866 dz Fahrradteile. Der österreichische Export richtet sich demnach ausschließl. nach den angrenzenden Ländern, wovon Polen und Ungarn ansehnliche Mengen aufnahmen.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse zwangen aber im vergangenen Jahre die österreichische Fahrradindustrie zu großen Betriebseinschränkungen, und einige bedeutende Unternehmungen, wie Strya-Dürkoppwerke und Puchwerke legten ihre Fahrraderzeugung gänzlich still.

7. Italien. [1])

Die Gesamtzahl der italienischen Fahrradfabrikation wird auf 200—300000 St. geschätzt, wovon ungefähr die Hälfte auf Serienfabrikation entfällt. Es werden aber auch sehr viele Fahrräder von Fahrradmechanikern aus den von den Großhändlern bezogenen Einzelteilen zusammengestellt. Von bekannten italienischen Fahrradfabriken sind aufzuführen:

1. S.A. Bianchi, Mailand, Produktion von Fahrrädern und Automobilen, Kapital: 30 Mill. Lire, Arbeiter 1800, jährl. Fahrradproduktion: 50000 St.

1) Quelle: Industrie- u. Handelszeitung v. 7. 8. 29, Italien — Das Geschäft in Fahrrädern und Fahrradteilen; Industrie- u. Handelszeitung v. 19. 10. 27 Fahrräder in Italien.

2. S.A. Frera, Mailand, (Werk in Tradate) Kapital 5 Mill. Lire, Arbeiter 250. Jährl. Fahrradfabrikation: 20000 St.
3. S.A. Cioli, Legmano, jährl. Fahrradproduktion 30000 St.
4. S.A. Carlo Borghi, Mailand.
5. Cicli Ancora, Pracchi & Co., Mailand.
6. Dei Umberto & Co., Mailand.
7. Alfredi Focesi Cicli Cloria, Mailand.
8. Cicli, Maino, Alessandria.
9. Canna & Co., Cicli, Varese.
10. S.A. Stüchi, Mailand.

Die italienische Fahrradindustrie ist somit wohl in der Lage den einheimischen Bedarf zu decken und darüber hinaus sogar zu exportieren. Hergestellt werden vorwiegend leichte und gefällige Konstruktionsformen; die Preise bewegen sich zwischen 400 und 1000 Lire.

Fahrradimport

1928: insgesamt	534 St.		
1926: „	982 „	England	133 St.
hiervon aus		Deutschland	39 „ (1930: 230 St.)
Frankreich	607 „		

Fahrradexport

1928: insgesamt	10790 St.	Peru	713 St.
1927: „	9059 „	Jugoslavien	705 „
1926: „	13067 „	Schweiz	560 „
hiervon nach		Uruguay	465 „
Argentinien	6676 „	Deutschland	20 „
Brasilien	1136 „		

Neben den Fahrradmechanikern arbeiten auch die kleineren Fahrradfabriken in der Hauptsache mit nicht im eigenen Betriebe hergestellten Fahrradteilen. d. h. sie sind Montageanstalten; selbst von den größeren Fahrradfabriken werden Felgen, Speichen, Oeler, Ketten, Freilaufkränze, Rohre, Verbindungsteile für den Rahmen, Kugeln und die sogen. Zubehörteile, wie Bremsen, Sättel, Taschen, Glocken zumeist bezogen. Es konnten deshalb in Italien auch Fahrradteilefabriken entstehen, für welche die Herstellung von Fahrradteilen z. T. Hauptgeschäftszweig, z. T. Nebengeschäftszweig ist. Der italienischen Fahrradteileindustrie gehören z. B. an:

1. Offieine Meccanicho Velox, Mailand, 4 Mill. Lire Kap., 500 Arbeiter.
2. Fabbriche Rimite Way-Assauto, Turin.

Ferner wurden noch Fahrradteile eingeführt und zwar einschl. Motorradteile.

1926: 26 Mill. Lire
1927: 16,6 „ „
1928: 16,5 „ „

welche hauptsächlich aus Deutschland, England, Frankreich stammten. Nach der deutschen Statistik wurden eingeführt

1927: 1526 dz 603000 RM.
1928: 1438 dz 554000 „
1929: 1432 dz 585000 „
1930: 2147 dz —

Andererseits führte Italien auch Fahrradteile aus, welche mit der Motorradteileausfuhr zusammen

1926: 5 Mill Lire 1927: 3,5 Mill. Lire 1928: 3,1 Mill. Lire

ausmachten. Einfuhrländer waren Brasilien, Argentinien, Aegypten, China, Uruguay, Schweiz, Deutschland.

Ueber die Verbreitung des Fahrrads in Italien gibt eine vom italienischen Finanzministerium veröffentlichte Statistik[1]) Auskunft. Sie zählte Ende 1926 in ganz Italien 2892523 St. Fahrräder, d. s. um fast 57 % (1922: 1849272) mehr als im Jahre 1922. Bei einer Bevölkerungsziffer von ca. 41 Mil. trifft demnach auf 14 Einwohner ein Fahrrad. Auf die einzelnen Landesteile entfallen: Lombardei 748000, Venetien und Istrien 561000, Piemont 413000, Mailand 287000, Turin 143000, Rom 47000, Neapel 120000, Sizilien 29000, davon in Palermo 8400 Fahrräder.

8. Schweiz.[2])

Auf etwa 6—7 Bewohner kommt ein Fahrrad, was bei einer Einwohnerzahl von 3,9 Mill. ca. 600000 Fahrräder ausmacht. In Anbetracht des gebirgigen Charakters der Schweiz ist dies eine ansehnliche Zahl. Der Bedarf an Fahrrädern wird durch die einheimische Industrie und durch Einfuhr gedeckt. Nach einer 1929 durchgeführten Betriebszählung wurden 18 Werkstätten für Motor- und andere Velos gezählt, welche relativ beträchtliche Mengen ausländische Fahrradteile verwendeten.

1) Entnommen: Industrie- u. Handelszeitung v. 19. 10. 27, Fahrräder in Italien.

2) Quelle: Basler Nachrichten Nr. 7 v. 8. 1. 30, Der schweizerische Industriestaat Industrie- u. Handelszeitung Nr. 94 v. 27. 5. 31, Schweizer Sanierungsversuche im Fahrradhandel.

Fahrradteileeinfuhr

aus Deutschland	1927	1928	1929	1930
Pos. 919	5398 dz	8448 dz	5710 dz	7570 dz
„ 920	399 „	525 „	595 „	516 „
zus.	5797 dz	8974 dz	6305 dz	8086 dz
Frankreich			3790 „	

Fahrradeinfuhr

	1927	1928	1929	1930
aus Deutschland	8827 St.	7083 St.	6209 St.	3993 St.
„ Frankreich	ca. 8000 „		16466 „	50421 „
„ England		1161 „		(11 Mon.)

Hauptlieferanten sind also Deutschland und Frankreich, wobei bemerkenswert ist, daß Frankreich 1929 eine mehr als 2,5 mal so große Anzahl Fahrräder als Deutschland in der Schweiz unterbringen konnte. Wertmäßig belief sich die Fahrrad- und Fahrradteileausfuhr Deutschland 1927: auf 2,11 Mill., 1928: 2,84 Mill., 1929: 2,097 Mill. RM. Die Zunahme 1928 ist auf einen mengenmäßig mehr als 50% größeren Fahrradteileabsatz zurückzuführen gegenüber einem Rückgang im Fahrradabsatz, welcher auch 1929 und 1930 anhielt. Auch der Gesamtimport an Fahrrädern hat seit 1926 erheblich abgenommen.

Preisschleuderei, ungesetzlicher Handel durch Gelegenheitsverkäufer und auseinanderstrebende Interessen der Großsisten und Detailhändler haben ähnlich wie in Deutschland, auch hier das Fahrradgeschäft verdorben. Nach verschiedenen mißglückten Sanierungsversuchen wurde nun im vergangenen Jahre in Biel, in der Form eines rechtsfähigen Vereins, das Zentralbureau für den Handel in Fahrrädern, Teilen, sowie Zubehör (C E F A) gegründet, mit dem Zweck, wieder normale Verhältnisse herzustellen. Es soll diese Organisation Händler und Großisten gleichmäßig umfassen, neben den bereits zu den Mitgliedern der Bureaus zählenden beiden Großisten-Verbänden und Händlerverbänden auch denselben nicht angehörende Außenseiter. Alle Mitglieder sind bei Zahlung hoher Geldbußen streng an die Richtlinien der C E F A gebunden: Richtpreise, Verkauf auf feste Rechnung und nur an die als Mitglieder aufgenommenen Fahrradhändler, anerkannte Lieferanten, etc.

In den Kreisen des schweizerischen Fahrradhandels verspricht man sich von dieser Gründung sehr viel, insbesondere die erfolgreiche Bekämpfung der Preischleuderei seitens der verschie-

densten Außenseiter, die dem regulären Handel jede Verdienstchance nehmen. Zu den Aufgaben der C E F A gehört auch: Vereinbarungen mit den ausländischen Lieferanten des schweizerischen Fahrradhandels zu treffen, welche es den Außenseitern unmöglich machen, immer wieder Waren zu beziehen.

Es wird auch darauf hingewiesen, daß eine Sanierung des schweizerischen Fahrradhandels im Interesse der deutschen Fahrradindustrie gelegen ist.

9. Rumänien.[1])

Rumänien ist ein guter Markt für deutsche Fahrräder. Besonders in den Jahren 1927—1929 fanden sehr große Mengen Absatz.

Fahrrad- und Fahrradteileimport aus Deutschland.

	1926	1927	1928	1929	1930
fert. Fahrräder St.	6845	23843	33871	29941	13470
F.'Teile Pos. 919 dz	674[2])	1724	3115	700	978
„ „ 920 „	1849				
Gesamtwert in 1000.-	661	1948	2923	1984	

Eingeführt werden die deutschen Marken „Dürkopp", „Brennabor", „Seidel und Naumann", ferner die französischen Marken „Diamant" und „Aleyon". In der Fahrradbereifung sind vor allem die Marken „Michelin" und „Continental" vertreten. 1926 galten im rumänischen Fahrradkleinhandel folgende Preise:

ferlige Fahrräder	5500-6500 Lei	Mantel u. Schlauch	300-500 Lei
Sattel	220-250 „	Lenkstange	200 „
Gabel	175 „	Handpumpe	60-70 „
Bremse	180 „	Handgriff	23-29 „

10. Bulgarien.[3])

Das Fahrrad wird in Bulgarien in zunehmenden Maße benützt. Seine Beliebtheit steigert sich mit der Verbesserung des Straßennetzes. Man darf den jährl. Gesamtbedarf Bulgariens etwa auf 8000 St. Fahrräder einschätzen. Nach der bulgarischen

1) Nachrichtenblatt f. Ein- u. Ausfuhr Nr. 12/13 v. 24. 3. 1926.

2) Ohne Kugeln u, Kugellager.

3) Industrie- u. Handelszeitung v. 22. 8. 29, Neue Fahrrad- u. Grammophonfabrik in Bulgarien, Industrie- u. Handelszeitung v. 31. 10. 29, Bulgarien: Zur Einfuhr von Fahrrädern u. Motorrädern.

Statistik, welche Fahrräder und Motorräder nicht trennt, wurden eingeführt aus

	Frankreich		Deutschland		England		and. Länder	
	kg	Mill.Lewa	kg	Mill.Lewa	kg	Mill.Lewa	kg	Mill.Lewa
1927	75000	12,5	47000	6,3	20000	3,6	7000	1,0
1928	89000	14,0	58000	8,0	18000	3,7	6000	1,0

Hauptimportland ist somit Frankreich vor Deutschland und England. Der französische aber auch der deutsche Anteil erhöhte sich 1928, während die Einfuhr aus England mengenmäßig abnahm. Aus Frankreich kamen 1928 ca. 2800 Fahrräder, aus Deutschland dagegen nach der deutschen Statistik 1928: 3797 Fahrräder (1927: 1707, 1929: 632 St.), also um 1000 St. mehr als aus Frankreich. Das französische Fahrrad is jedoch in Bulgarien sehr beliebt: 70% aller Fahrräder in Sofia sind französischen Ursprungs (hauptsächl, Marke Peugot). Vor und nach dem Kriege war das deutsche Fabrikat in Bulgarien führend, aber es wurde in den vergangenen Jahren vor allem durch vorteilhafte Zahlungs- und Lieferungsbedingungen der übrigen Konkurrenzländer sehr bedrängt. Im Handel kostete ein Fahrrad 3000—5000 Lewa, wovon meist $^1/_3$ anbezahlt wurde, während man den Rest in 3—9 Monaten durch Akzepte ausglich. Sehr verteuert wird der Preis durch den Einfuhrzoll, welcher pro Maschine ungefähr 625 Lewa ausmacht und die Einfuhr sehr erschwert.

Bulgarien beabsichtigt eine eigene Fahrradindustrie zu gründen und man ging im Jahre 1929 an den Bau der ersten bulgarischen Fabrik für Fahrräder und Grammophone unter der Gründung „Zdrawina“ A. G., in nächster Nähe Sofias bei Derwenitza. Wie verlautet ist das Gründungskapital in Höhe von 3 Mill. Lewa ausschl. bulgarisch und von 7 Sofiater Firmen aufgebracht, darunter die bekannten Häuser „Weltschew“, „Martinow und Obretenow“, „Maschina“ und Windat, u. a. Man glaubt, daß die neue Fabrik den Gesamtbedarf Bulgariens an Fahrrädern befriedigen kann. Die benötigten Einzelteile sollen vorläufig in rohem Zustande noch eingeführt werden.

Es wird in Zukunft den ausländischen Fahrradkonkurrenten größere Mühe verursachen, auf dem bulgarischen Markt Absatz zu finden, insbesondere, wenn man bedenkt, daß die neue Fabrik dem Industrieschutzgesetz unterstehen wird und neben

anderen vom Staate eingeräumten Vergünstigungen durch erhöhten Zoll geschützt wird.

11. Ungarn. [1])

Dieses Land gehört mit zu den besten Absatzmärkten für Fahrräder. Man zählt heute in Ungarn mindestens dreimal so viel Fahrräder wie in der Vorkriegszeit. Da dieselben bis 1929 nicht selbst hergestellt wurden, mußte der ganze Bedarf eingeführt werden. Importländer waren zuerst hauptsächlich Deutschland und Oesterreich und erst später ist es der englischen und französischen Fahrradindustrie gelungen, größere Posten Fahrräder in Ungarn abzusetzen. Im Jahre 1927 lieferte Deutschland 52% des ungarischen Gesamtbedarfs an Fahrrädern und Fahrradteilen und konnte damit diesen ungarischen Export im Verhältnis zum Vorjahr wesentlich erhöhen. Seinen Grund hatte dieser Erfolg in der guten Einführung des Abzahlungsgeschäftes, welches das breite Publikum zum Kauf reizte und andererseits den Kleinhändler, sowie Großhändler zwang, ebenfalls von ihren Vorlieferanten längere Kredite zu erlangen. Durchweg wurde den ungarischen Großisten welche gleichzeitig Importeure sind, 6 Monate Ziel in Akzepten gewährt, desgl. von den österreichischen Exporteuren, welche von den größeren Banken Oesterreichs finanziert werden, während der französische Exporteur z. B. seine Sendung entweder bei der Banque de France oder dem Credit Lyonais eskomptierte und dadurch 6—12 Monate Ziel einräumen konnte. Frankreich belieferte Ungarn vornehmlich mit Rennrädern und deren Einzelteile. Oesterreich dagegen importierte in bestimmten Mengen die in Ungarn seit Vorkriegszeit eingeführten Marken wie Steyer, Puch, Styria. Die in Ungarn zu erzielenden Preise sind sehr gedrückt. Die Fahrradeinfuhr nach Ungarn setzte sich 1927 zusammen:

insgesamt 9500 dz. (Wert 5,4 Mill. Pengö)

davon aus

Deutschland	5550 dz	England	230 dz
Oesterreich	2784 dz	Italien	46 dz
Frankreich	808 dz	Böhmen	35 dz

anderen Ländern 44 dz

1) Geschäftsbericht 1929/30 des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller, Industrie- u. Handelszeitung v. 6. 10. 26 Absatzmöglichkeiten für Fahrräder in Ungarn, desgl. v. 21. 9. 29 Die Verwendung ungarischer Fahrräder u. 31. 10. 28 Fahrräder u. Fahrradteile in Ungarn.

Deutsche Fahrrad- und Fahrradteileeinfuhr

		1927	1928	1929	1930
Fahrräder	916 St.	29578	48811	39189	5197
Fahrradteile	919 dz	1895	3259	2784	2654
„	920 dz				303
Gesamtwert,	1000.—	2123	3576	2890	

Wie man sieht, konnte sich die deutsche Fahrrad- und Fahrradteileeinfuhr nach Ungarn im Jahre 1928 weiter ganz außerordentlich steigern und es fällt vor allem die Erhöhung des Fahrradabsatzes um ca. 65% gegenüber dem Vorjahre in das Auge. Das Jahr 1929 brachte dann wieder einen bedeutenden Rückgang, aber immer noch überschritt der Stand der Ausfuhr den von 1927 erheblich. Im Jahre 1930 jedoch, wirkte sich dieser Rückgang geradezu katastrophal aus und zwar weniger infolge der Verringerung der Fahrradteileeinfuhr, welche immer noch die von 1927 überschreiten konnte, als des ungeheuer gesunkenen Absatzes an Fahrrädern. 35775 St. Fahrrädern in den ersten 9 Monaten 1929 standen in der gleichen Zeit 1930 nur 5057 d. i. etwa $^1/_7$ gegenüber.

Die Ursache dieser Schrumpfung des deutschen Exports in Fahrrädern nach Ungarn war die Aufnahme der Fahrradfabrikation durch die Firma Manfred Weiß, Flugmaschinen- und Motorenfabrik, A.-G. Budapest, welche auf ca. 40—50000 St. Fahrräder unter Berechnung eines jährlichen Inlandsbedarfes von 60—70000 St. geschätzt wird. Von der ungarischen Regierung wird diese Firma natürlich in jeder Hinsicht unterstützt. So hat der ungarische Handelsminister durch Runderlaß vom 22. 8. 29 die Verwaltungsbehörden von der Fahrradfabrikation der Firma Weiß in Kenntnis gesetzt und dieselben angewiesen, bei eintretendem Bedarf in Zukunft ausschl. die Lieferung heimischer Fahrräder vorzuschreiben. Die Einfuhr von ausländischen Fahrrädern wurde durch sehr scharfe zolltarifarische Maßnahmen der ungarischen Regierung erschwert. Infolge des hohen Einfuhrzolls können die ausländischen Fahrräder im Preise mit den ungarischen Fahrrädern nicht konkurrieren. Dazu kommen die besonderen Absatzmethoden der Firma Manfred Weiß. Man versucht die ungarische Händlerschaft möglichst zu umgehen und die Abnehmer direkt zu beliefern. Auf diese Weise sind außerordentlich niedrige Preise möglich. Verhandlungen zwischen der Firma Weiß einerseits und der deutschen

Gesandtschaft in Budapest, sowie dem ungarischen Großisten-Verband und dem Landesverband der ungarischen Nähmaschinen- und Fahrrhändler andererseits im August 1929 über die Zulassung von Kontingenten für deutsche Fahrräder und Preiserhöhungen seitens der Firma Weiß im Interesse der Fahrradimporteure, führten zu keinem Ergebnis.

Zur Erschwerung der Absatzverhältnisse in Ungarn für die deutsche Fahrradindustrie trägt außerdem die bereits charakterisierte Absatzpolitik der deutschen Fahrradteileindustrie bei. Die Einfuhr billiger Fahrradteile aus Deutschland führte auch in Ungarn zur Gründung zahlreicher Montagebetriebe, deren Ware natürlich der Einführung deutscher Qualitätsfahrräder ebenfalls Konkurrenz macht.

12. Polen.[1])

Eine Fahrradindustrie bestand auf dem heutigen Gebiet der polnischen Republik bereits vor dem Kriege. Sie entwikkelte sich unter einem hohen russischen Schutzzoll (ca. 50% des Warenwertes für Fahrraderzeugnisse) ziemlich günstig, jedoch sind diese russischen Fahrradfabriken nach der Verselbständigung Polens später zum größten Teil wieder eingegangen. Es lag dies daran, daß ihnen die schlechten Wegeverhältnisse, welche einer Ausbreitung des Fahrrads als Massenverkehrsmittel hinderlich waren, eine Umstellung auf Massenfabrikation nicht gestatteten.

Durch die Zuteilung der ehemaligen deutschen Gebiete, in denen das Fahrrad sich starker Benützung erfreut, erfuhren zwar die Absatzbedingungen eine wesentliche Verbesserung, doch konnte die polnische Fahrradindustrie trotzdem nur langsam Fortschritte machen. Die Schuld erblickte man in einem ungenügenden Zollschutz, welcher nur 15% der Eigenkosten ausmachte, ferner in höheren inländischen Produktionskosten, Mangel an Betriebskaptialien und endlich in einer hohen steuerlichen Belastung. Auch konnten Zahlungserleichterungen von der polnischen Fahrradindustrie nicht in dem Maße wie von ihren ausländischen Konkurrenten eingeräumt werden.

1) Quellen: Industrie- u. Handelszeitung v. 15. 11. 28 Der polnische Markt für Fahrräder, desgl. v. 15. 8. 29 Stagnation auf dem Fahrradmarkt, v. 14. 5. 30 Polen produziert Fahrradsättel u. -taschen u. v. 8. 7. 30 Polen — Der Fahrradmarkt.

Aus all diesen Gründen fand ein ausgedehnter Import von ausländischen Fahrrädern und Fahrradteilen statt, insbesondere aus Deutschland. Innerhalb 6 Jahren bis 1927 konnte sich der deutsche Import nahezu verzwölffachen (1922 : 159 to, 1927 : 1848,5 to). Mit der Valorisierung der Zollsätze im Frühjahr 1928 erfuhr jedoch der Fahrradzoll nach Polen eine beträchtliche Erhöhung und zwar von 30 Zloty auf 51,6 Zloty. Ebenfalls bedeutend erhöht wurde der Einfuhrzoll für Fahrradteile von 120 Zloty pro 100 kg auf 206,4 Zloty pr. 100 kg und für Bereifung von 600 Zloty auf 780 Zloty.

Während Polen den Ländern, mit denen es Handelsverträge auf der Basis der Meistbegünstigung abgeschlossen hat, die konventionellen Zollerleichterungen zubilligte, mußte Deutschland bis zum Abschluß eines Handelsvertrages mit Polen, mit diesen hohen Zöllen rechnen. Dennoch gestaltete sich der deutsche Fahrrad- und Fahrradteileexport nach Polen, ungeachtet des deutsch-polnischen Zollkrieges und der Zollvalorisation recht befriedigend und er steht mit weitem Abstand an erster Stelle.

Deutscher Fahrrad- und Fahrradteileimport Polens (einschl. Danzig) nach der deutschen Statistik.

	1927	1928	1929	1930
fert. Fahrräder, 916, St.	5202	5748	6047	5632
F.'Teile, Eisen, 919, dz	18215	20894	15398	14736
„ 920, dz	1206	1416	1343	1054
Gesamtwert (1000.-	6009	7493	5102	

Es werden nach diesen Zahlen bedeutend mehr Fahrradteile als Fahrräder aus Deutschland eingeführt. Die Ursache hierfür ist in einem Einfuhrverbot für deutsche Fahrräder zu erblicken, was von den polnischen Fahrradabnehmern in der Weise umgangen wurde, daß man dieselben demontiert als Teile bezog und dann an Ort und Stelle zusammensetzte. Gleichzeitig war dies der Anlaß dafür, Fahrräder selbst zu montieren und deshalb in der Hauptsache Einzelteile und weniger fertige Fahrräder zu importieren. Fahrradteile werden auch aus Schweden bezogen.

Der Fahrradbedarf Polens stellte sich nach Berechnungen

im Jahre 1928[1]) auf ungefähr 105000 St. im Jahr, wovon etwa 25000 St. auf die heimische Fahrradindustrie entfielen. Als Preis für ein polnisches Fahrrad verlangte man im Großhandel 195—200 Zloty, gegenüber 190 Zloty für ein mittleres und 215 Zloty für ein gutes ausländisches Fahrrad.

Die hohen Importzölle brachten der polnischen Fahrradindustrie zunächst einen verhältnismäßig guten Aufschwung. Man zählte 1928: 10 Fahrradfabriken mit ca. insgesamt 2000 Arbeitskräften. Mit dem Jahr 1930 ging dann die polnische Waffenindustrie zum Bau von Fahrrädern über. Das starke Interesse der polnischen Regierung, die Einfuhr ausländischer Fahrräder zu unterbinden, geht aus der Aufnahme der Fahrradfabrikation durch diese staatliche Industrie hervor. Die staatliche Waffenfabrik in Radom, welche als Staatsunternehmen über umfangreichend Kapital und Kredit verfügt und betriebstechnisch modern ausgerüstet ist, stellt im Rahmen der Massenherstellung einen Fahrradtyp her, welcher durch seine starke Konstruktion den besonderen Wegeverhältnissen Polens entsprechen soll. Es wird mit einem jährlichen Absatz von 40000 St. Fahrrädern gerechnet. Insgesamt ist die Erzeugung der polnischen Fahrradindustrie durch diesen Zugang der staatlichen Rüstungsindustrie im Verhältnis zu 1928 um rund 100% gestiegen. Auch die polnische Teileindustrie ist bemüht, ihre Produktion zu steigern, um Polen vom Fahrradteileimport unabhängig zu machen. Die zunehmende Entfaltung der einheimischen Fahrradindustrie hat ihre Entwicklung stark begünstigt und seit 1928 wurde von polnischen Fabriken die Herstellung von weiteren Teilen, wie Rahmenteile und Lenkstangen, Fahrradbereifung, Fahrradsätteln und -taschen aufgenommen. Letztere wurden beide vornehmlich aus Deutschland bezogen.

Bereits im Jahre 1929 aber brachte die anhaltende Wirtschaftskrise eine Verschlechterung der Absatzverhältnisse, und die Umsätze der polnischen Fahrradfabriken gingen zurück. Es mußten von Handel und Fabriken lange Kundenkredite gegeben werden, welche bei den unsicheren Verhältnissen die Berücksichtigung einer relativ hohen Risikoprämie notwendig machten und eine Preisherabsetzung verhinderten. Die staatliche polnische Fahrradindustrie räumte demgegenüber

1) Entnommen: Industrie- und Handelszeitung v. 15. 11. 28 Der polnische Markt für Fahrräder.

billigere Preise und längere Kredite ein, was natürlich zu einem immer schärferen Konkurrenzkampf führen mußte, zwischen staatlicher und privater Fahrradindustrie. Letztere wurde dabei infolge des Mangels an ausreichendem Betriebskapital von der ersteren allmählich zurückgedrängt. Durch fortdauernde neue Investierungen führten die Staatsbetriebe eine Rationalisierung und Spezialisierung ihrer Erzeugung in steigendem Maße durch. Die wachsende Wirtschaftsnot gestaltete außerdem die Lage der polnischen Fahrradindustrie geradezu katastrophal denn die Zahlungsunfähigkeit der Käuferschichten nimmt ständig zu.

Fahrräder waren im Jahr 1931 nur noch bei mindestens 12monatiger Kreditgewährung abzusetzen und die polnischen Fahrradbetriebe waren nicht länger als drei Tage in der Woche tätig.

Für die ausländische Konkurrenz und besonders für den deutschen Fahrrad- und Fahrradteileexport liegen die Verhältnisse unter solchen Umständen heute und in Zukunft denkbar ungünstig.

13. Die östlichen Randstaaten.[1])

a) Estland.

Die Wege sind im allgemeinen außerordentlich schlecht. Besonders ist dies im Norden und einigen anderen Landesteilen infolge ihres sumpfigen Charakters der Fall. Die Bauart des Fahrrads muß deshalb sehr kräftig sein, außerdem verlangt man lange Rahmen, vernickelte Teile, verstärkte Rahmenrohre, besonderen Sattel, Torpedo-Freilauf u.s.w. Es wurden in Estland laut Statistik benützt:[2])

1925: 25000 Fahrräder 1928: 53485 Fahrräder

Der Fahrradverkehr hat sich also innerhalb drei Jahren mehr als verdoppelt. Was die Hauptstadt Reval anbetrifft, so waren dort 1928: 7083 Fahrräder gegenüber 3600 im Jahre 1922. Dieses Anwachsen ist auch bei der Fahrradeinfuhr festzustellen:

1921: 1500 St. 1924: 8000 St.
1922: 3000 „ 1928: 16617 „
1923: 5000 „ Jan.-Aug. 29 über 14000 St.

Es liegt dies daran, daß man staatlicherseits die Notwen-

1) Nachrichtenblatt f. Ein- und Ausfuhr v. 17. 2. 26, Industrie- und Handelszeitung v. 26. 11. 29: Estland, Steigende Fahrradeinfuhr.
2) Industrie- u. Handelszeitung v. 26. 11. 29.

digkeit erkannt hat, die Landwege in einen besseren Zustand zu versetzen und neue Straßen zu schaffen im Sinne des modernen Verkehrs.

Als Fahrradlieferant Estlands kommt in weitem Abstand vor England und Lettland, Deutschland. Nach der deutschen Statistik ergibt sich folgendes Bild:

	1927	1928	1929	1930
Fahrräder, Pos. 916 St.	4180	6602	9098	7347
F.'Teile „ 919 dz		627	862	865
„ „ 920 dz				75
Gesamtwert in 1000.-	400	721	937	—

Der deutsche Fahrradimport nach Estland ist also seit 1927 ebenfalls erheblich gestiegen, um 1930 wieder abzusinken.

Neuerdings haben sich die Aussichten einer weiteren Steigerung der Fahrradeinfuhr verschlechtert, denn es wurde von der Regierung Ende des Jahres 1931 auf Grund eines Ermächtigungsgesetzes eine Verfügung erlassen, wonach die Einfuhr einer Reihe von sogen. Luxusartikeln ohne Genehmigung der Behörde nicht gestattet ist. Darunter fällt auch das Fahrrad, und es muß in Zukunft eine Lizenz beschafft werden, die nur solchen ausländischen Firmen gegeben wird, welche im Besitze des Handelspatents, I. Kategorie (Preis 500 Kr. pr. Jahr) sind.

b) Lettland. [1])

Auch in Lettland bürgert sich das Fahrrad mit der Besserung der Wegeverhältnisse ein, wie das die relativ hohen Einfuhrziffern erkennen lassen. Man zählte in Riga

1920:	1200 Fahrräder	1923:	2700 Fahrräder
1921:	1684 „	1924:	3500 „
1922:	1972 „	1925:	6400 „

1926: 7600 Fahrräder

Auf dem flachen Lande schätzte man 1927 die Zahl der im Verkehr befindlichen Fahrräder auf 20000 St. Eingeführt wurden 1927 dem Werte nach (in Lats):

Fahrräder insgesamt 712673 davon aus

Deutschland	430798	Schweden	79914 Dänemark 84717
England	60838	Frankreich	17115

Fahrradteile insgesamt 822106 davon aus

Deutschland	545950	Schweden	1342 Dänemark 43457
England	117457	Frankreich	65311

1) Quelle: Industrie- und Handelszeitung v. 17. 4. 29 Fahrräder in Lettland u. 16. 11. 28 Der baltische Fahrradmarkt.

Der Hauptteil der eingeführten Fahrräder und Fahrradteile fiel also auf Deutschland. Nach der deutschen Statistik stellte sich die deutsche Einfuhr von Fahrrädern und Fahrradteilen

		1927	1928	1929	1930
Fahrräder	Pos. 916 St.	4787	6865	5217	2508
F.-Teile	„ 919 dz	1239	2511	2029	1004
„	„ 920 dz		307	298	229
Gesamtwert in 1000.—		710	1514	1157	—

Die im Verhältnis sehr starken Einfuhrmengen von Fahrradteilen deuten darauf hin, daß sich in Lettland eine beachtenswerte Fahrradindustrie zu entwickeln beginnt. Man ist zwar vorläufig noch auf eine große Einfuhr ausländischer Fahrradteile angewiesen, welche dann im Inland zusammengestellt werden, jedoch werden seit einigen Jahren Fahrradteile auch von einheimischen Fabriken hergestellt. Welche Gefahr den Exportländern von Fahrrädern und Fahrradteilen in Zukunft entsteht, geht im besonderen daraus hervor, daß die Fabrikate der einheimischen Fahrradindustrie den lettländischen Wegeverhältnissen besser entsprechen, als ausländische Fahrräder. Im Jahre 1929 gab es in Lettland 5 größere Fahrradfabriken;

1. Handels und Fahrradindustrie A.-G. Ehrenpreis u. Co., vorm. Fahrradfabrik Leutner, Riga, gegr. 1907, Arbeiter ca. 200, Technische Ausrüstung: 130 neuzeitliche Maschinen, Fabrikationsprogramm: Fahrräder und Fahrradteile, Produktionskapazität: 15000 Fahrräder jährl. Fabrikmarke Omega.

2. Fabrradfabrik P. Ozolnieks, Riga, gegr. 1894, ca. 100 Arbeiter, Prod. Kap. 5000 Fahrräder jährl.

3. Fahrradfabrik O. Ehrenpreis, Riga, gegr. 1919, Arbeiter ca. 100.

4. Fahrradfabrik J. Bukse, Riga, gegr. 1909, Arbeiter ca. 40.

5. Fahrradfabrik „Latvello“, Riga, gegr. 1924, Prod. Kap. ca. 6—8000 Fahrräder.

Der Hauptstandort der lettländischen Fahrradindustrie ist somit Riga. Aus dem z. T. beträchtlichen Alter der genannten Fabriken ist zu entnehmen, daß in Riga schon vor dem Kriege Fahrräder produziert wurden. Tatsächlich war Riga bis 1914/15 einer der wichtigsten Industrie- und Handelsplätze für den russischen Bezug von Fahrrädern und seit einigen Jahren versucht es, seine alte wichtige Stellung im Osten wieder zu erobern. Von den obigen Firmen forcieren vornehmlich die Fir-

men Ozolnieks und die Firma O. Ehrenpreis den Export nach Sowjetrussland, während die Firma Bukse hauptsächlich im Inland absetzt und etwa 2—3000 Fahrräder im Jahre exportiert. Die Firma Latvello lieferte 1928: 3000 Fahrräder nach Sowjetrussland und exportierte außerdem nach Litauen und Estland. In erster Linie aber richtet sich der lettländische Fahrradexport nach Russland. Der Abschluß des lettländisch-russischen Handelsvertrages, brachte große russische Fahrradbestellungen, besonders auch der Firma A.-G. O. Ehrenpreis, welche von der lettländischen Fahrradindustrie nur durch umfangreichen Import von Fahrradteilen, wie erwähnt, erledigt werden konnten. Die überwiegende Beschäftigung der meisten lettländischen Fahrradfabriken mit dem russischen Fahrradexport ermöglichte es, daß vorläufig immer noch eine relativ große Anzahl ausländischer Fahrräder in Lettland untergebracht werden konnte. Das Versiegen des russischen Imports lettländischer Fahrräder, würde jedoch die lettländischen Fahrradfabriken zwingen, ihr Augenmerk dem heimischen Bedarf zuzuwenden. Für die ausländischen Fahrradkonkurrenten würde dies eine vollständige Verdrängung vom lettländischen Markt bedeuten.

Von deutschen Fahrrädern, welche auch in Estland und Litauen vertreten sind, laufen die Fahrradmarken Brennabor, Seidel und Naumann, Wanderer, Opel, Mars, von englischen die Marken Humper, Sport, Triumph, D. S. A. Außerdem ist zu erwähnen Husqvarna (Schweden). Da in den baltischen Ostseestaaten ebenfalls ein großer Teil Fahrräder nur auf Abzahlung untergebracht werden kann, müssen die Fabrikanten den Händlern ein längeres Ziel einräumen.

c) Litauen. [1])

Die Wege sind hier schlechter als in Estland und Lettland. Demzufolge ist auch der Bedarf von Fahrrädern und Fahrradteilen relativ geringer. Vor 1927 wurden wenig über 5000 Fahrräder nach Litauen importiert, wovon 90 % aus Deutschland und 5 % aus Lettland kamen.

---

1) Quelle: Industrie- u. Handelszeitung v. 16. 11. 28 Der baltische Fahrradmarkt.

Import von Fahrrädern und Fahrradteilen aus Deutschland (einschl. Memelland)

		1927	1928	1929	1930
Fahrräder	916 St.	6322	12336	9280	10123
Fahrradteile	919 dz		735	466	461
Gesamtwert in	1000.—	609	1161	820	

Ein Vergleich mit den deutschen Einfuhrziffern Estlands und Lettlands ergibt, daß die deutsche Fahrradeinfuhr nach Litauen, mengenmäßig vor diesen beiden Ländern rangiert, während die deutsche Gesamteinfuhr von Fahrrädern und Fahrradteilen wertmäßig bis 1928 vor Estland kam. Wie die obigen Absatzziffern zeigen, konnte sich Litauen zu einem sehr guten Markt für deutsche Fahrräder entwickeln. Auch im Jahre 1931 gestaltete sich der deutsche Fahrradabsatz mit ca. 10400 Fahrrädern außerordentlich erfolgreich.

14. Die nordischen Länder.

a) Dänemark. [1])

Man nennt es das Land der meisten „Radler", denn es kommt auf jeden 3. Einwohner ein Fahrrad. Als solches hat es einen stetigen Bedarf an Fahrrädern und Ersatzteilen. Die Versorgung des Inlandsmarkts erfolgt durch heimische Fahrradfabriken. Doch wurde auch eine Anzahl von Fahrrädern aus dem Ausland, davon aus Deutschland eingeführt.

Deutsche Fahrrad- und Fahrradteileeinfuhr nach Dänemark.

		1927	1928	1929	1930
Fahrräder	916 St.	4220	5265	2417	964
Fahrradteile	919 dz	18374	17942	18331	23642
„	920 dz	2284	2066	1624	1761
Gesamtwert in	1000.—	5471	5152	5099	

Im Verhältnis zur deutschen Teileeinfuhr ist die deutsche Fahrradeinfuhr recht unbedeutend zu nennen. Da Dänemark Eisen und Kohle durchwegs aus dem Ausland beziehen muß, die eisenverarbeitende Industrie also mit Schwierigkeiten zu kämpfen hat, scheint es für die dänischen Fahrradfabriken vorteilhafter, Fahrradteile einzuführen und dieselben zu Fahrrädern zusammenstellen. Während die deutsche Fahrradeinfuhr von 1927—30 um mehr als 75 % zurückging, konnte sich dagegen

1) Quelle: Zentralarchiv f. Politik u. Wirtschaft Nr. 35/36 v. 2. 9. 31 Wirtschaftsteil der Nürnberger Zeitung v. 4. 3. 1932.

die Fahrradteileeinfuhr aus Deutschland ganz beträchtlich erhöhen. Es ist deshalb anzunehmen, daß die dänische Fahrradindustrie den eigenen Markt in zunehmenden Maße selbst befriedigt. Dies bekräftigen auch die Ergebnisse der gesamten Einfuhr von Fahrrädern und Fahrradteilen in den Jahren 1930 und 1931, welche bei Fahrradteilen gleichblieben, während die Einfuhrziffern für Fahrräder 1931 annähernd um $^1/_5$ gegenüber 1930 sich verminderten.

b) Norwegen. [1])

Nach der norwegischen „Statistiske Heddelelear" vom Jahre 1929 (Nr. 4, 5 und 6) wurden für 1927: 11 Betriebe gezählt mit einer Beschäftigungszahl von durchschnittlich 170 Mann im Jahr, welche sich selbst als „Fahrradfabrik bezeichneten. Die norwegische Industriestatistik nannte dagegen unter dieser Gruppe im gleichen Jahr 50 Betriebe. Von den norwegischen Fahrradfabriken, deren Fabrikation sich im wesentlichen auf die Zusammensetzung eingeführter Fahrradteile beschränkt wurden 1927 produziert

9651 Fahrräder im Verkaufswert von 1244075 Kronen
Fahrradteile im „ „ 504800 „

Die Produktion dient wohl auschl. dem heimischen Bedarf, welcher mäßig ist. Auch die geringen Einfuhrziffern deuten darauf hin:

Fahrradeinfuhr 1928 insgesamt 797 St. davon aus

Schweden	105 St.	Dänemark	42 St.	Deutschland	486 St.
Holland	2 „	Belgien	25 „	Großbritannien	127 „
Frankreich	8 „	U. S. A.	2 „		

In der deutschen amtlichen Statistik fehlen die von Deutschland exportierten 486 St. und es wurden nach Norwegen lediglich eingeführt

	1927	1928	1929	1930
Fahrräder, 916 St.				480
Fahrradteile, 919 dz	809	640	982	977
„ 920 „				100
Wert in 1000.-	204	246	378	

Von der erwähnten norwegischen Statistik wird noch auf den Rückgang von Fahrradproduktion und Fahrradimport hingewiesen, und dabei werden folgende Zahlen zum Vergleich angeführt:

1) Quelle: Industrie- u. Handelszeitung v. 16. 10. 29, Norwegen-Einfuhr u. Herstellung v. Fahrrädern.

	1927 St.	1916 St.
Einfuhr-Wiederausfuhr	273	2630
Ausfuhr	2	6
Produktion	9651	29436

c) Schweden[1]).

Die schwedische Fahrradindustrie ist verhältnismäßig gut entwickelt und rangiert sogar unter den ersten 10 ausländischen Konkurrenten im Weltexport von Fahrrädern und Fahrradteilen. Ihre Ausfuhr richtet sich fast ausschl. nach den Ostseeländern. Die schwedische „Statistisk arsbok" 1927 und 1929 und „Sveriges offisiella statistisk: Industri 1924—1927" machen über Produktion und Ausfuhr von schwedischen Fahrrädern und Fahrradteilen einige Angaben. Es handelt sich um Produktionswerte ab Fabrik, welche gleichzeitig Motorräder und Teile mit umfassen und niedriger als die Ausfuhrwerte sind, da sie Händlergewinne und Frachten, etc. nicht berücksichtigen.

	Produktion von Fahrrädern Fahrradteilen (einschl. Motorräder und Teile	Ausfuhr von Fahrrädern und Fahrradteilen (einschl. Motorräder und Teile
1924:	20306	923
1925:	19666	767
1926:	20052	940
1927:	20434	1508

Der Hauptteil der Produktion findet also im Inland Absatz. Eingeführt werden von Schweden nur Fahrradteile. England setzte 1928: 5,6% seiner Fahrradkettenausfuhr in Schweden ab, während es von allen anderen Fahrradteilen, außer Rahmen, Rahmenröhren, Kugellager und Freilaufeinrichtungen etwa 1,1% dorthin ausführte. Aus Deutschland wurden nach der amtlichen deutschen Statistik bezogen:

	1927	1928	1929	1930
Fahrräder, 916 St.	—	—	—	—
Fahrradteile, 919 dz	1835	2196	1523	2256
„ 920 „	784	1286	744	692
Gesamtwert in 1000.-	1034	1479	950	—

1) Quelle: Die Wirtschaft des Auslandes 1928, S. 250.

15. Andere europäische Länder.

a) Spanien[1]).

Hier ist das Fahrrad noch weniger Gebrauchsmittel, als als Sportmittel. Die günstigsten Absatzverhältnisse sind in Südspanien (Andalusien). Für Fahrräder in mittlerer Preislage sind besonders in der Provinz Sevilla gute Möglichkeiten, denn Wege und Klima und bieten dort die Voraussetzungen für die Verwendung des Fahrrads als Transportmittel. Beliebt ist das Radfahren besonders in der Stadt Sevilla. Da jedoch die Preishöhe wichtiger als die Qualität ist, kann die deutsche Fahrradindustrie nur Fahrräder hier unterbringen, wenn sie diesen Umständen Rechnung trägt. Viel gekauft werden französische Marken, trotzdem sie im allgemeinen nicht kräftig genug sein sollen. Sie blenden durch die neuesten Vorrichtungen und Zubehörteile. Auch dies wäre beim Aufbau des deutschen Geschäfts am dortigen Markt zu berücksichtigen und deshalb die Unterstützung eines bekannten spanischen Fahrradhändlers bezw. Vertreters heranzuziehen. — Spanien war im Jahre 1929 der beste Absatzmarkt der französischen Fahrradindustrie, welcher von 124398 ausgeführten französischen Fahrrädern allein 43911 St. (in 11 Mon. 1930 nur 17640 St.) aufnahm.

b) Rußland.[2])

Fahrräder wurden in den vergangenen Jahren aus Lettland, England und Deutschland eingeführt. 1928 entfielen ca. 0,7% der englischen Ausfuhr auf Rußland. Deutschland lieferte

nach der Reichsstatistik	1927	1928	1929	1930
Fahrräder, 916 St.	—	4578	1290	2063
Wert in 1000.-	—	459	223	326

Auch in Rußland besteht die Absicht, eine eigene Fahrradindustrie zu gründen. Angeblich soll gegenwärtig von der russischen Gesellschaft „Amtorg" mit amerikanischer Hilfe eine große Fahrradfabrik gebaut werden, welche den Inlandsbedarf befriedigt, und deshalb von der russischen Regierung die Einfuhr ausländischer Fahrräder nach der Sowjet-Union gesperrt werden.

1) Quelle: Nachrichtenblatt für Ein- und Ausfuhr v. 28. 10. 25 u. v. 4. 3. 26.

2) Quelle: Industrie- u. Handelszeitung v. 23. 11. 30.

c) Jugoslawien.[1])

Die deutsche Fahrradindustrie hatte hier einen verhältnismäßig guten Absatz. Es wurden laut amtlicher Statistik aus Deutschland importiert:

		1927	1928	1929	1930
Fahrräder	916 St.	3806	4490	3656	1695
Fahrradteile	919 dz	1170	2277	2923	3204
Gesamtwert in	1000.—	590	1030	1109	366

Die günstige Entwicklung der jugoslawisch-ungarischen Handelsbeziehungen stellen für diesen deutschen Export eine gewisse Gefahr dar. Seit Jahrzehnten bis zum Weltkrieg bestanden zwischen Ungarn und den damals zur Doppelmonarchie gehörenden Provinzen Slovenien, Kroatien, Slavonien, Bosnien, Herzogowina und Dalmatien Wirtschaftsbeziehungen, welche auch durch die Ereignisse des Krieges und seiner Folgen nicht gelöst werden konnten und, soweit sie zerstört wurden, wieder neu geknüpft werden. So erscheint es denn nicht verwunderlich, wenn die ungarische Industrie den jugoslawischen Markt immer mehr erobert und die deutsche Industrie, welche dort noch nicht genügend sattelfest ist, entsprechend zurückdrängt. Für die deutsche Fahrradindustrie ist es bedenklich, daß die ungarische Firma Manfred Weiß, welche wie geschildert, den ungeheuren Absatzrückgang in deutschen Fahrrädern nach Ungarn verursacht hat, auch den jugoslawischen Markt in verarbeitetem Eisen aller Art beherrscht und dort laufend große Geschäfte abwickelt. Es ist daher damit zu rechnen, daß diese Firma auch den jugoslawischen Fahrradmarkt an sich zu reißen bestrebt ist und die deutsche Fahrradindustrie zu verdrängen versucht.

d) Türkei.[2])

Das Fahrrad wird zu Sportzwecken und im Innern des Landes auch als Verkehrsmittel verwendet. Da eine Fahrradindustrie nicht besteht, muß der ganze Bedarf eingeführt werden.

Es wurden eingeführt insgesamt

	1913/14	92 St.	1924/25	1683 St.
aus Frankreich	1924/25	1639 St.	1929	2407 „

1) Quelle: Industrie- u. Handelszeitung v. 14. 12. 30, Vertiefung der jugoslavisch-ungarischen Handelsbeziehungen v. Kurt Stahl/Belgrad.

2) Quelle: Nachrichtenblatt f. Ein- u. Ausfuhr v. 30. 12. 25, Industrie u. Handelszeitung v. 12. 1. 27, Absatz von Fahrrädern in der Türkei u. v. 14. 7. 26 Frankreich beherrscht den Fahrradmarkt in der Türkei.

Die Einfuhr hat sich demnach seit 1913/14 sehr gesteigert und kommt zum weitaus überwiegenden Teil aus Frankreich, während der Rest sich auf England, Deutschland und Italien verteilt. Die englischen Fahrräder und deutschen Fahrräder sind zwar wegen ihrer Qualität sehr beliebt, konnten aber im Preise mit den bis jetzt billigeren französischen Fahrrädern nicht wetteifern. Dabei zeichnen sich die französischen Fahrräder durch Leichtigkeit, neben einfacher Mechanik und Haltbarkeit aus, während die deutschen Fahrräder schwerer sind und deshalb auch einem höheren Zoll unterliegen. Am gebräuchlichsten sind Tourenräder, ferner Halbrenner. Das gute Geschäft der französischen Fahrradindustrie in der Türkei ist der Erfolg einer ausgiebigen Propaganda, für welche hohe Beträge ausgegeben werden. Besonders in Anatolien, welches sich für Fahrräder sehr aufnahmefähig zeigte wird durch zugkräftige Plakate in türkischer Schrift eifrig geworben. Das am meisten verbreitete französische Fahrrad ist die Marke „Alcyon." Eingeführt sind außerdem die Marken „La Francaise, Diamand, Grifon, Aumond". Guten Absatz finden Fahrräder auch in Konstantinopel.

16. Ostasien (ausschl. Japan.)

Der ferne Osten verspricht ein zukunftsreiches Absatzgebiet zu werden, wenn auch einstweilen seine Konsumfähigkeit noch nicht den Erwartungen entspricht. Eine außerordentlich dichte Bevölkerung und eine wachsende Zahl von Lohn- und Gehaltsempfängern infolge der recht kräftigen Entwicklung der ostasiatischen Industrie schaffen günstige Bedingungen für den Fahrradimport. Das durchweg sehr niedrige Lohnniveau und die wechselnde Kaufkraft der bäuerlichen Bevölkerung, welche von dem außerordentlich unregelmäßigen Ausfall der Ernten abhängig ist (Monsunasien!) verlangt aber entsprechend niedrige Preise und läßt so die japanische Fahrradindustrie, deren qualitativ sehr mäßige Ware um die Hälfte billiger ist, als die der europäischen Konkurrenz, immer mehr an Boden auf dem ostasiatischen Markt gewinnen. Besonders macht sich dies in

a) Niederländisch Indien.[1])

bemerkbar, wo japanische Fahrräder durchschnittlich zu 40—50 hfl und europäische Fahrräder zu 80—100 hlf angeboten wurden. Ebenso liegen die Dinge bei Ersatz- und Zubehörteilen. Für den deutschen Fahrrad- und Fahrradteileexport nach Niederländisch-Indien, welcher bisher sehr erheblich war, ist dies von maßgebender Bedeutung.

Deutscher Fahrrad- und Fahrradteileimport nach Niederländisch-Indien

		1927	1928	1929	1930
Fahrräder	916 St.	8321	12727	10273	8221
F.-Teile	920 dz				142
„	919 dz	5342	7971	8842	5722
Gesamtwert in 1000.—		1810	2542	2287	

Interessant sind die vom japanischen Handelsministerium in Sternbaja bekanntgegebenen Zahlen. Es wurden von Japan in den ersten 8 Monaten 1928 in Java abgesetzt:

Fahrräder	735 St.	(8 Mon. 1927: 511 St.)
Fahrradteile	711260 To.	(8 Mon. 1927: 330977 To.)
„	484000 hfl	(„ „ 334000 hfl)

Nach den Mitteilungen dieses japanischen Instituts kam in der gleichen Zeit die Fahrradteile- und Zubehörteileeinfuhr Niederländisch-Indiens aus folgenden Ländern:

	Menge %	Wert ca. %		Menge %	Wert ca. %
aus Japan	32,6	20,1	aus Amerika	1,3	2,9
„ Singapore	1,2	0,9	„ England	14,3	22,3
„ Deutschland	28,0	28,5	„ Frankreich	0,6	1,0
„ Holland	21,3	23,4	„ Schweiz	0,2	1,2
„ Belgien	0.5	0,6	zus.	100,0	100,0

b) Die japanische Halbinsel Korea[2])

wird fast ausschl. von Japan mit Fahrrädern und Fahrradteilen beliefert; der Hauptanteil der Fahrradeinfuhr nicht japanischen Ursprungs entfällt auf England.

Einfuhr von Fahrrädern und Teilen nach Korea.

	1927 (1000 Yen)	1828 (1000 Yen)
aus Japan	2962,1 „	2870,8 „
aus Europa und Amerika	56,5 „	43,7 „
zus.	3018,6 „	2914,5 „

1) Quelle: Industrie- u. Handelszeitung v. 30. 1. 29, Steigender Absatz japanischer Fahrräder- u. Fahrradteile in Niederl. Indien.

2) Quelle: Industrie- u. Handelszeitung v. 16. 10. 29.

c) China

ist für die deutsche Fahrradindustrie ein ausgezeichneter Absatzmarkt, da Deutschland hier anderen Exportländern gegenüber politisch und handelspolitisch nicht benachteiligt ist. Neuerdings wird jedoch der Export nach China durch den japanisch-chinesischen Konflikt stark beeinträchtigt. Nach der deutschen Statistik wurden aus Deutschland Fahrräder und Fahrradteile eingeführt;

		1927	1928	1929	1930
Fahrräder	916 St.	7010	10870	17692	7028
F.-Teile	919 dz	3008	5828	9049	6248
„	920 dz			968	452
Gesamtwert in	1000.—	1137	2006	3053	

Der deutsche Export nach China erfuhr also eine ausgezeichnete Steigerung, dank dem riesigen Bedarf der chinesischen Bevölkerung. Außerdem schreitet der Ausbau von Straßen und Wegen ständig vorwärts.

d) Britisch-Indien und andere Britische Gebiete in Ostasien.[1])

Diese Märkte sind hauptsächlich Reservat der englischen Industrie, welche vor der übrigen ausländischen Konkurrenz dominiert. Die religiöse und nationalistische Bewegung, welche mit Gandi mächtig wurde, brachte die Boykottierung englischer Erzeugnisse. Da aber gleichzeitig auch alle anderen ausländischen Industrieprodukte abgelehnt wurden, war eine Hoffnung der anderen Exportländer auf stärkeren Anteil am indischen Import nicht gegeben. An der Fahrrad- und Fahrradteileeinfuhr nach Britisch-Indien ist England mit 80—90 % beteiligt. Im Jahre 1928 gingen in % der englischen Ausfuhr

a) Fahrräder

nach Bombay u. Karachi	17,6 %	nach Madras	2,4 %
„ Bengalen, Assam	16,0 %	„ Burma	1,3 %
„ Straits-Settlements	1,3 %	„ Malaienstaaten	0,4 %
		„ Ceylon	2,2 %
		zus.	41,2 %

1) Quelle: Wirtschaftsdienst Nr. 30 v. 25. 7. 30 Der Weltexport von Fahrrädern, Nachrichtenblatt f. Ein- u. Ausfuhr v. 24. 3. 26 Hinterindien, Industrie- u. Handelszeitung v. 22. 1. 28 Indien.

(b Rahmen und Rahmenröhren nach Britisch-Indien 14,7 %

c) andere Fahrradteile

(außer Kugellager, Freilaufeinrichtungen, Fahrradketten) nach Britisch-Indien 19,0 % nach Straits-Settlements 2,0 %

Deutschland kommt nach England an 2. Stelle, während es anderen Ländern schwer fallen dürfte, hier zu konkurrieren.

Deutsche Fahrrad- und Fahrradteileeinfuhr nach Britisch-Indien.

	1927	1928	1929	1930
Fahrräder, 916 St.				387
Fahrradteile, 919 dz	5575	6840	7073	6494
„ 920 dz	992	1075	1434	831
Gesamtwert in 1000.-	1630	1727	1736	

Was die Preise für Fahrräder anbetrifft, so sind am meisten billige Marken von 85—50 Rupien gefragt. Ueber die Verbreitung ist zu sagen, daß das Fahrrad in dem Maße an Boden gewinnt, wie die Straßen auch außerhalb der Städte verbessert werden. In Hinterindien werden Fahrräder mit leichter Bauart bevorzugt. Käufer sind Inder und Birmesen der Mittelklasse.

e) Andere Gebiete in Ostasien[1]).

Export nach Siam.

1927/28: Fahrräder im W. von 100128 Ticals (1 Tical = 1,87 Mk.)
davon aus Deutschland 16812 „
1927/28: Fahrradteile im W. v. 171764 „
davon aus Deutschland 29184 „

Nach dem französischen Indochina exportierte Frankreich

	1929	11 Mon. 1930
Fahrräder	11560	2214

f) Allgemeines.

Um einen besonderen Anreiz zum Export nach den ostasiatischen Märkten zu geben und einen gewissen Schutz gegen die billige japanische Konkurrenz zu schaffen, wurde, im Jahr 1931 von den in der Ostasienkonferenz zusammengeschlossenen Reedern beschlossen, neben anderen Artikeln auch für Fahrräder die Raten zu ermäßigen. Im Interesse einer Verbreiterung des deutschen Fahrradabsatzes auf dem ostasiatischen Markt ist diese Herabsetzung sehr begrüßenswert.

1) Quelle: Indnstrie- u. Handelszeitung v. 6. 2. 29.

17. Britisch-Westafrika.[1])

England lieferte große Mengen Fahrräder und Fahrradteile; 6,7% der englischen Fahrradausfuhr gingen in dieses Gebiet, außerdem 3,2% der Fahrradteileausfuhr Englands, ausgenommen Fahrradketten, Rahmen, Rahmenröhren, Kugellager und Freilaufeinrichtungen. Das Nigergebiet hat 1926 für rund 2,5 Mill. Mk. Fahrräder und Ersatzteile bezogen. Sehr beliebt ist die Marke der Hercules-Cycle & Motor Co in Birmingham, welche bis vor kurzem £ 4/5- das Stück cif Lagos kostete, der übliche Preis in Nigeria und Sierra Leone. Die teueren Fahrradmarken zu £ 7 /-/- bis £ 7 /10/- finden seltener Absatz. Um in das Geschäft zu kommen, müßten von der deutschen Fahrradindustrie Fahrräder zu dem Preis der Hercules-Gesellschaft angeboten werden. Der dortige Geschmack verlangt einen sehr hohen Rahmen, nach oben gebogene Lenkstange, Vorder- und Hinterradbremse, Freilauf, emaillierten röhrenförmigen Kettenschutz, Gummipedale und Felgen für Reifen von 28 × 1½ Zoll (in Deutschland meistens 28 × 1⅜ üblich).

18. Französisch Westafrika.[2]).

Die Verwendung von Fahrrädern nimmt ständig zu, wie die Zahlen der Einfuhrstatistik von Franz. Westafrika zeigen.

1913:	Einfuhr	von	1400	Fahrrädern		
1923:	„	„	2083	„	11618 kg	F.Teile
1924:	„	„	3359	„	18646 „	„
1925:	„	„	3749	„	25299 „	„
1928:	„	„	12386	„	52325 „	„

In den Ziffern für 1928 ist zudem die Einfuhr nach Senegal nicht mit eingeschlossen. Eingeführt werden meistens Tourenräder mit eisernen Felgen, Pneumatiks 70 : 35, Freilauf, nach oben gebogene Lenkstange, Schutzblech aus lackiertem Eisenblech und zwei Bremsvorrichtungen sowie starker Vernickelung um vor Rost geschützt zu sein. Damenräder werden selten verlangt, noch weniger Luxusfahrräder. Von der Fahrrad- und Fahrradteileinfuhr nach Franz. Westafrika gehen etwa 45% nach Dahomey und ca. 23% nach der Elfenbeinküste. Hauptexportland ist Frankreich, dessen Anteil 88%—89% beträgt; der Rest verteilt sich auf England und Deutschland. Als Durchschnittspreise forderten:

1) Quelle: Industrie- u. Handelszeitung v. 4. 12. 31 Westafrika u. v 11. 12. 29 Fahrradabsatz in Franz. Westafrika.

Frankreich
für Fahrräder 553 frs. pr. St. für Fahrradteile 25,56 frs. pr. kg
Deutschland
für Fahrräder 541 frs. pr. St. für Fahrradteile 22,42 frs. pr. kg
Enland
für Fahrräder 499 frs. pr. St. für Fahrradteile 40,17 frs. pr. kg

Frankreich erzielte also nicht nur der Menge nach, sondern auch dem Preise nach den besten Erfolg im Fahrradabsatz. Die Händlerpreise gegenüber dem letzten Kunden schwanken je nach Marke, Modell und Qualität.

Die Einfuhr von Fahrrädern und Ersatzteilen nach Franz. Westafrika muß selbstverständlich in seetüchtiger Verpackung erfolgen. Man demontiert die Fahrräder und ihre Einzelteile und verpackt in diesem Zustand drei Fahrräder in eine mit wasserdichtem Papier ausgeschlagene Kiste mit etwa 18 mm starken Wänden. Die Ausfuhrpackungen für Ersatzteile dürfen nicht mehr als 50 kg wiegen. Fahrradmäntel werden 20—25 St. übereinandergelegt in Teerpapier verpackt, während Fahrradschläuche zu 100 St. in einer Kiste untergebracht und versandt werden.

Im Jahre 1929 wurden nach der franz. Statistik von Frankreich nur 3499 Fahrräder nach Franz. Westafrike exportiert und in 11 Monaten 1930 nur 2873 St. Unterschiede beim Vergleich mit der Einfuhrstatistik Franz. Westafrikas sind auf die oben geschilderte Art der Verpackung für Fahrräder zurückzuführen.

19. Verschiedene überseeische Länder.

a) Kanada.[1])

In der Nachkriegszeit konnte sich hier eine eigene Fahrradindustrie aufbauen. Es wurden gezählt

	1922	1926
Anzahl der Unternehmungen	5	5
beschäftigte Personen	392	482
Kapital	1,1 Mill. $	2,6 Mill. $
Fahrradproduktion		26101 St.

Zur vollständigen Bedarfsdeckung mußten aber trotzdem noch ausländische Fahrräder eingeführt werden. Die englische Fahrradindustrie hat den gesamten Fahrradimport an sich ge-

1) Quelle: Industrie u. Handelszeitung v. 19. 10. 27 Die kanadische Fahrradproduktion.

rissen und die Fahrradindustrie von U.S.A. vom kanadischen Markt völlig verdrängt 1928 gingen 1,6% der englischen Fahrradausfuhr nach Kanada.

b) El Salvador.[1])

Die Absatzmöglichkeiten sind relativ gut, weil die Kaufkraft eines großen Teils der Bevölkerung, für die Auto und Motorrad zu teuer sind, für das Fahrrad ausreicht. Auch hier wurde der Fahrradexport aus U.S.A. immer weiter eingedämmt zu Gunsten des englischen, und der einzige Vorteil von U.S.A. liegt nur noch in der durch ihre Nähe bedingten schnelleren Lieferung.

1) Quelle Nachrichtenblatt f. Ein- u. Ausfuhr v. 14. 10. 25 Markt für Fahrräder in El Salvador.

Nachwort: Zusammenfassung und Schluß.

Kapitel 1. Die Notlage der deutschen Fahrradindustrie.

Am Schluße der vorliegenden Untersuchung ist als Ergebnis nochmals folgendes festzuhalten:

1. Ueberaus glückliche Absatzverhältnisse in den Jahren 1925 und 1927 führten die deutsche Fahrradindustrie und Fahrradteileindustrie zu einer sehr erheblichen Expansion ihrer Produktion und Festlegung großer Kapitalien. Die gehegten Erwartungen, durch technische Rationalisierung und damit verbundene Kostensenkung, die Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen und neue Absatzmärkte zu gewinnen, oder wenigstens den Absatz auf der Höhe des Standes von 1927 zu halten, schlugen jedoch vollkommen fehl, da eine Steigerung des Fahrradbedarfs im Verhältnis zur Produktionskapazität nicht erfolgte. Kapitalmangel, große Vorräte und überfüllte Läger auch im Handel, sowie auch nur teilweise Ausnützung der Produktionskapazität und deshalb höhere Kosten, waren die Gründe, welche im Jahre 1928 eine Krise der deutschen Fahrradindustrie brachten.

2. Zu dieser besonderen Notlage kam i. J. 1929 die allgemeine wirtschaftliche Depression, welche auch anderen Industriezweigen, die sich seither im Gegensatz zur Fahrradindustrie, relativ günstig hielten, einen zunehmenden Konjunkturrückgang brachte. Auch hiervon wurde die deutsche Fahrradindustrie, als Industrie eines nicht unbedingt lebensnotwendigen Wirtschaftsgutes, weit stärker, als lebenswichtige Industrien getroffen. Das Gros des riesenhaften Arbeitslosenheeres wird ja von den breiten unteren Volksschichten gestellt, jenen Volksschichten, welche eben die Käuferschichten des volkstümlichen Verkehrsmittels „Fahrrad“ darstellen.

3. Wie in den Zeiten der Inflation von den Käufern der

„Kampf um die Ware“ geführt wurde, so führten unter solchen Umständen nunmehr Produzenten und Händler den „Kampf um den Absatz. Man wollte absetzen, um jeden Preis, und vor allem die kleinen Winkelfabrikanten und Stubenhändler rissen, unterstützt von der Absatzpolitik der Fahrradteileindustrie, durch die Verschleuderung ihrer minderwertigen Erzeugnisse zu billigsten Preisen und lockendsten Bedingungen, einen großen Teil des Geschäftes an sich, soweit ein solches noch zu machen war. Auch der Auslandsabsatz hatte sehr zu leiden und konnte nicht entsprechenden Ersatz für den Ausfall am Inlandsmarkt schaffen. Die großen Absatzmöglichkeiten, welche im Ausland für das Fahrrad an sich bestehen, wurden in den verschiedenen Ländern, wie im Inland, durch die allgemeine wirtschaftliche Not eingedämmt, in der Hauptsache aber durch das wachsende Bestreben des Auslands, eigene Fahrradindustrien zu gründen und diese mit unüberwindlichen Zollmauern zu schützen. In die Absatzmärkte der großen Fahrradexportländer, England, Frankreich und Japan mit erheblicheren Erfolgen einzudringen, erwies sich infolge politischer und handelspolitischer Verhältnisse ebenfalls als außerordentlich schwer, und die der Qualität ihrer Erzeugnisse entsprechend niedrigen Löhne der japanischen Fahrradindustrie, sowie die niedrige Kaufkraft ostasiatischer Märkte, stellen sich dem hochwertigen deutschen Qualitätsrad als große Hindernisse entgegen. Die günstige Rohstofflage Japans und die Entwertung des Jen beeinflussen die japanischen Preise wesentlich. Auch beim Export der englischen Fahrradindustrie macht sich die Entwertung des Pfundes bemerkbar. Aus alledem erkennt man die große Notlage, in der sich die deutsche Fahrradindustrie vor allem in den vergangenen Jahren befand. Zu erwähnen ist hier noch die hohe steuerliche Belastung, welche zusammen mit den Soziallasten nach fachmännischer Ansicht 7—8% des Umsatzes betrug und angesichts der schlechten Wirtschaftslage die katastrophale Entwicklung beschleunigte. Die Auswirkung derselben kommt zum Ausdruck in den stark gefallenen Aktienkursen, welche daneben auch gewisse Schlüsse auf die finanziellen Verhältnisse der einzelnen Fahrrad-A.-G zulassen, im Rückgang der Zahl der Dividende ausschüttenden Gesellschaften, der Sanierungen, Fusionen, Liquidationen, Konkursen. Ferner charakterisiert die schwierige Lage der deutschen Fahrradindustrie eine starke Verschuldung

als Folge der Betriebserweiterungen. Besonders stark nahmen die kurfristigen Verpflichtungen zu, da der Zufluß langfristiger Mittel seit 1927 fast aufhörte. Am stärksten getroffen wurden die reinen Fahrradfabriken, also solche, welche nur Fahrräder herstellen, während sich die sogen. kombinierten Unternehmungen, welche sich noch auf andere Fabrikationszweige stützen, besser halten konnten. In der Zeit von 1928—1930 legten 35 Fahrradfabriken, wie z. B. die Göricke-Werke, D. F. A. Baltia, Carlos, u. a. ihre Betriebe still; die meisten von ihnen waren reine Fahrradfabriken mit vorbildlich modernen betrieblichen Einrichtungen, aber leider nur zu großer Erzeugungsmöglichkeit. Dennoch darf man daraus nicht folgern, daß die Fahrradfabrikation als selbständiger Industriezweig nicht bestehen könne, da eine Reihe weiterer reiner Fahrradfabriken, trotz aller Schwierigkeiten sich behauptete. Daß übrigens auch die kombinierten Unternehmungen keinen leichten Existenzkampf führten, zeigt das Beispiel der 60 Jahre alten und bekannten Firma Gebr. Reichstein, Brennaborwerke, Brandenburg, eines der größten deutschen Unternehmen, welches im Jahre 1931 in Vergleichsverhandlungen mit seinen Gläubigern treten mußte.

Ein Bild über den nunmehrigen Stand der deutschen Fahrradindustrie und seine Veränderungen gegenüber 1925 gibt die gewerbliche Betriebszählung vom 16. Juni 1933 und ihr Vergleich mit der Betriebszählung 1925.

Die gewerblichen Betriebe im Deutschen Reich nach der Zählung 1933. [1])

Gewerbeart	Zahl der gewerbl. Niederl.	Beschäftigte Personen		Leistg. d. vorhand. z. Antrieb v. Arbeitsmasch. verwendeten	
		insgesamt	davon Arbeiter	Wind- Wasser- u. Wärme-Kraftmasch. PS	Elektromotoren PS
Bau v. Fahrrädern u. Kraftfahrzeugen	18	17431	15011	4322	35603
Bau v. Fahrrädern	119	5060	4073	362	4924
Bau v. Fahrradteil.	216	7237	6237	1362	6118
Reparaturwerkst. f. Fahrräder und Kraftfahrzeuge	23581	60041	16048	3692	36263

1) Wirtschaft u. Statistik Nr. 15 v. 1. Aug. 1934, Seite 481.

Zahl der beschäftigten Personen in Maschinen-, Fahrrad- und Kraftfahrzeug-Reparatur-Werkstätten.[1])

Jahr	Rhein-Prov.	Land Sachsen	Berlin	Hambg.	Ost-preußen	Pom-mern	Württem-berg
1925	13937	7696	8705	3031	4031	3713	4570
1933	8587	7325	5493	2066	2670	2481	4295
Veränd. in %	—38,4	—4,8	—36,9	—31,8	—33,8	—33,2	—6,0

Die Ergebnisse der gewerblichen Betriebszählung 1933 beziehen sich zwar nicht auf den tiefsten Stand der Wirtschaftstätigkeit, immerhin geben sie aber einen Ueberblick zu einem verhältnismäßig nahe am Tiefstand der Krise liegenden Zeitpunkt. Bemerkenswert ist besonders die sich deutlich abhebende Entwicklung im Handel mit Fahrrädern. Die Zahl der Betriebe im Handel mit Kraftfahrzeugen, Fahrrädern und anderen Fahrzeugen hat nämlich um $^3/_4$ zugenommen, während die Zahl der beschäftigten Personen um das Doppelte gestiegen ist.[2])

Die Gründe dieser Ausweitung liegen in der Zunahme der Bevölkerung, dem Zugang an Haushaltungen und der Erschließung neuer Siedlungsgebiete, welche zwangsläufig zur Neuerrichtung von Warenverteilungsstellen führen mußten. Ein weiterer Grund dürfte sein, daß infolge der Krise Personen aus der Gütererzeugung ausgeschieden sind, welche versucht haben, sich im Einzelhandel eine neue Existenz zu schaffen. Im übrigen waren im Einzelhandel die Wirkungen der Krise nicht so weitgehend, wie in der Gütererzeugung, da weniger die Anzahl der einzelnen Umsätze, — welche in der Hauptsache die Arbeit des Einzelhandels ausmachen, zurückgegangen ist, als die Höhe des Wertes der einzelnen Umsätze. Nicht unerwähnt darf ferner bleiben, daß vor Beginn der Krise eine Erhebung ein noch günstigeres Bild ergeben hätte, d. h. daß also auch der Einzelhandel nicht unberührt geblieben ist.

Kapitel 2. Wege zu ihrer Sanierung.

1. Marktanpassung im Inland und Ausland.

Um wieder normale Verhältnisse zu schaffen, ist für die deutsche Fahrradindustrie weitestgehende Anpassung an die

1) Wirtschaft u. Statistik Nr. 22 v. 1. Nov. 1934 Seite 737.
2) Wirtschaft u. Statistik Nr. 15 v. 1. 8. 1934, Seite 458.

Marktlage im In- und Auslande notwendig. So sind z. B. der umfangreiche Bau von Fahrradwegen, oder das Eingehen auf die Konsumentenwünsche, Aenderungen des Geschmacks zweifellos als absatzfördernd zu betrachten. Außerordentlich wichtig ist ferner die Preisgestaltung im Inland und Ausland, welche der Kaufkraft der breiten Bevölkerungsmasse entsprechen muß. Dies bedeutet selbstverständlich nicht, daß durch erhebliche Preisherabsetzungen etwa die schmale Kaufkraft der arbeitslosen Volksschichten gewonnen werden könne. Aber es ist Aufgabe der Preispolitik, alle diejenigen Kreise zu erfassen, welche für den Kauf eines Fahrrades bei den heutigen Verhältnissen in Betracht kommen. Dies geschieht durch eine entsprechende Differenzierung von Preis und Qualität. Unbedingt erforderlich hierfür ist jedoch eine genaue Kenntnis der Marktverhältnisse. So müssen z. B., um der japanischen Konkurrenz erfolgreich zu begegnen, die ostasiatischen Märkte ihrer Kauffähigkeit entsprechend mit billigen und qualitativ einfachen Fahrrädern beliefert werden, während andererseits auf den holländischen, dänischen und Schweizer Märkten in der Hauptsache nur hochwertige Qualitätsräder angeboten werden dürfen. Ebenfalls muß darauf gesehen werden, den Inlandsmarkt, welcher das Rückgrat der deutschen Fahrradindustrie bildet, preislich und qualitativ auf einem angemessenen Niveau zu halten, da die Qualität für den deutschen Konsumenten infolge seines Lebensstandards sehr bedeutungsvoll ist. Dabei darf aber nicht vergessen werden, daß in vielen Fällen der deutsche Käufer heute gezwungen ist, sein Augenmerk mehr auf den Preis als auf die Qualität zu lenken. Aus diesem Umstand heraus erklärt sich auch die Konkurrenz der handwerksmäßigen Fahrradfabrikation, welche sich relativ besser zu behaupten vermochte, als die großen Fahrradfabriken (vergl. allgem. Teil, Kapitel 5, 1, 2). Infolge ihrer einfachen und billigeren Betriebsausrüstung war sie in ihren Kosten beweglicher (hohe Kostenproportionalität!) als die eigentliche Fahrradindustrie. Ihre niedrigen Preise, welche der Qualität der Fahrräder entsprachen, waren der schwachen Kaufkraft weiter Kreise angepaßter, während die großen Fabriken, um wettbewerbsfähig zu bleiben, gezwungen waren, die Preise ihrer Qualitätsräder oft unter die Gestehungskosten herabzusetzen und dadurch die Betriebsrentabilität noch mehr zu mindern, als dies durch die

mangelhafte Beschäftigung schon ohnedies geschah. Es liegt deshalb der Grund für das Schleuderunwesen weniger bei der Kleinerzeugung, als bei der Großerzeugung, welche noch nicht erkannt hatte, daß die kleinen Produzenten eine Lücke im Bedarf ausfüllen. Sie sind volkswirtschaftlich so lange notwendig, bis es der auf Massenerzeugung eingestellten Fahrradindustrie gelingt, durch Differenzierung in Preis und Qualität, auch den Bedarf der kaufkraftschwachen Schichten besser als jene zu befriedigen.

Inzwischen haben sich auch die Fahrradfabriken auf die Herstellung billigerer Fahrräder eingestellt und sich an die augenblicklichen Marktverhältnisse im Inland angepaßt. Die Beschäftigung der Fabriken im Jahr 1933 und 1934 war daher sehr gut. Daß dieselbe auf die Anpassung an den Inlandsmarkt zurückzuführen ist, geht aus der mehr mengenmäßigen als wertmäßigen Absatzsteigerung hervor. So konnten die Wanderer-Werke Chemnitz im Jahre 1933 den Fahrradabsatz mengenmäßig um 116% steigern, wertmäßig dagegen nur um 52%, Auch die Viktoria-Werke, Triumph-Werke und Herkules-Werke in Nürnberg betonen in Berichten vor allem die mengenmäßige Steigerung ihres Fahrradabsatzes. Wie mir von fachmännischer Seite versichert wurde, liegen jedoch auch heute die Fahrräder kleiner Produzenten im Preis und Qualität immer noch unter den „billigen Fahrrädern" der Fabriken.

Gegenüber 1933 erzielte die Fahrradindustrie im Jahr 1934 einen schätzungsweise um 60—70% höheren Umsatz. Vielfach handelte es sich um Ratenzahlungsgeschäfte. Für den Händler bedeutete dies eine starke Geschäftserschwerung. Trotzdem konnte sich der Handel im Jahre 1934 finanziell kräftigen und dadurch verhältnismäßig früh zur Wiederauffüllung seiner Läger schreiten. Er hat damit die Fabriken in ihrem Bestreben, in den stillen Wintermonaten keine Entlassungen vorzunehmen, tatkräftig unterstützt. Von den Fahrradfabriken wurden Winterrabatte gewährt, um eine gleichmäßige Verteilung der Produktion während des ganzen Jahres zu erzielen und die durch die Saison bedingten Schwankungen in der Beschäftigung auszugleichen. Auf diese Weise soll der Beschäftigungsrückgang während der Wintermonate und die Lieferschwierigkeiten in der Hauptsaison im Frühjahr und Frühsommer bedingt

durch kurzfristige Stoßaufträge, wenigstens zum Teil verringert werden.[1])

Während sich der Inlandsabsatz seit 1932 gut entwickeln konnte, zeigt dagegen die Ausfuhr immer noch einen erheblichen Rückgang. Lediglich die Ausfuhr von Fahrradteilen hat mengenmäßig eine leichte Steigerung gegenüber 1933 erfahren.

Die Entwicklung des Exports von Fahrrädern und Fahrradteilen in den Jahren 1933/34.

Jahr	Fahrräder (Pos. 916)		Fahrradteile (P. 919)		Fahrradteile (P. 920)	
	Stück	Wert in Tausend Mk.	dz	Wert in Tausend Mk.	dz	Wert in Tausend Mk.
1933	16296	868	122045	19441	3273	794
1934	10033	471	128089	18845	3217	704

Insgesamt belief sich die Ausfuhr an Fahrrädern und Fahrradteilen 1932 auf 18,9 Mill. Mk., 1933 auf 21,1 Mill. Mk. 1934 auf 20,0 Mill. Mk.

Sie ist also gegenüber 1931, in welchem Jahr sie noch 34,7 Mill. Mk. betrug, weiterhin ganz erheblich zurückgegangen. Die Verteilung der Ausfuhr für das Jahr 1934 auf die Hauptabsatzgebiete ergibt sich aus nachfolgender Tabelle:[2])

Land	Fahrräder Pos. 916		Fahrradteile Pos. 919		Fahrradteile Pos. 920	
	Stück	in 1000.—	dz	in 1000.—	dz	in 1000.—
Saargebiet	819	37	83	22	24	5
Belgien			9553	1575	267	84
Luxemburg			15	2		
Dänemark			18306	2513	256	59
Danzig			235	71		
Polen			968	253		
Estland	347	18	173	31		
Finnland			3467	461	547	82
Frankreich	1	1	692	332	21	5
Griechenland			293	32		
Groß-Britan.			5166	537		
risch. Freist.			1160	101		
talien			1655	430		
ugoslawien			1229	201	198	28

1) Nürnberger Zeitung vom 7. 12. 34 Handelsteil.
2) Jahrbuch des statistischen Reichsamts 1934.

Land	Fahrräder Pos. 916		Fahrradteile Pos. 919		Fahrradteile Pos. 920	
	Stück	in 1000.—	dz	in 1000.—	dz	in 1000.—
Lettland			177	60		
Litauen	1776	84	238	44		
Niederlande			40301	4556	404	95
Norwegen			1209	221	95	24
Oesterreich			2017	701	90	26
Portugal			316	50		
Rumänien	680	24	562	71		
Schweden			3281	800	84	18
Schweiz	1634	95	6168	1168	475	122
Spanien			132	27		
Tschecho-Slow.			3167	1411		
Ungarn			183	81		
U.d.S.S.R.			231	42		
Aegypten			741	75		
Britisch-Ostafrika			182	20		
„ Südafrika			885	108		
„ Westafrika			469	54		
Französisch Marokko			277	32		
Britisch-Indien			6544	612	276	50
„ Malaya			2628	261		
China	842	33	4247	492	73	12
Japan			1761	320		
Miederl. Indien			2646	292		
M. Palästina			541	73		
Persien			105	13		
Philippinen			45	12		
Siam			720	96		
Syrien/Libanon			76	10		
Türkei			148	17		
U. S. A.			2137	181	123	27
Canada			820	68		
übr. Brit. Amerika			109	12		
Argentinien			142	30		
Brasilien	1897	76	354	72		
Mexiko			136	16		
Australischer Bund			929	116		

2. Monopol oder freie Konkurrenz?

Es handelt sich um keine grundsätzliche Frage, sondern um eine Frage der Zweckmäßigkeit.[1]) Zwei Meinungen standen sich im Jahre 1931 gegenüber, von denen die eine für Kartellierung, die andere für wirtschaftliche Freiheit eintrat. Die Freunde einer Kartellierung wünschten feste Bindungen

1) Siehe Paul Arndt, Das Ende des laisser-faire?, in Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 25, 1927/I S. 158ff.

auf der Grundlage eines Zusammenschlusses, welcher Fahrradfabriken, Fahrradteilefabriken, Zubehörteilefabriken und Handel umfaßt. Als besonders wertvoll sah man die Einbeziehung der Fahrradteileindustrie an. Dadurch würde eine Unterbindung der Lieferungen billiger Fahrradteile gewährleistet und der Kampf gegen die „Kellerfabriken" ließe sich mit Erfolg führen. Einer etwaigen Kartellierung stehen jedoch große Hemmungen gegenüber. Beweis dafür sind die diesbezüglichen Bemühungen und Erfolge in der Vorkriegszeit (Fahrradkonvention 1907—1909!) Die Wünsche und Ansprüche der einzelnen Unternehmungen sind eben zu verschieden. Besonders große Meinungsverschiedenheiten bestehen zwischen den Großerzeugern und den mittleren und kleineren Unternehmungen. Viele Firmen können sich auch nicht entschließen, ihre Selbständigkeit zu opfern und die kleineren Firmen fürchten außerdem, daß sie bei einer etwaigen Syndizierung dem Einfluß der großeu Produzenten erliegen könnten und ausgeschaltet würden. Ein weiteres Hindernis bilden die zahlreichen Fahrradmarken und die Bedenken, welche sich gegen eine Beschränkung auf wenige Fahrradtypen erheben. Der Gruppe der Gegner eines Zusammenschlusses stehen aber auch zahlreiche Befürworter eines solchen gegenüber.

Es kann m. E. mit einem Zusammenschluß der deutschen Fahrradindustrie zum Kartell oder Syndikat in absehbarer Zeit nicht gerechnet werden. Zwar ist es im Jahr 1932, zum Zweck der Unterbindung von Preisschleuderei zu einer Preiskonvention gekommen, welche, von einigen outsidern und den Stuben- und Kellerfabriken abgesehen, alle Fabriken umfaßt. Sie wurde Ende 1934 um ein Jahr verlängert. Der Versuch, sie, gemäß dem Gesetz über Errichtung von Zwangskartellen vom 15. 7. 1933 in ein Zwangskartell zu verwandeln und damit die drückende Außenseiterfrage zu lösen, scheiterte jedoch. Wie lange die Konvention bestehen bleibt, kann heute noch nicht gesagt werden. Nach fachmännischer Ansicht dürfte mit der Beseitigung der Gefahr des Preisschleuderns auch ihr Zweck erfüllt sein. Im übrigen wird eine Bereinigung der bestehenden Verhältnisse im Rahmen der freien Konkurrenz erfolgen. Die Ueberproduktion an Fahrrädern ist inzwischen durch Konkurs und freiwillige Fabrikationsaufgabe schon wesentlich verringert worden. Auch ferner werden nur solche Betriebe bestehen

bleiben, welche verstehen, sich den augenblicklichen Verhältnissen am besten anzupassen. Sicherlich wird die wirtschaftliche Freiheit der deutschen Fahrradindustrie weiterhin Gesundung bringen und sie auf den Weg des Fortschritts erfolgreich weiter führen. Der Verband Deutscher Fahrrad-Industrieller wird dabei im Kampf um den Aufstieg eine wertvolle Stütze sein.

3. Schluß.

Unabhängig von den inneren Verhältnissen der deutschen Fahrradindustrie sind die von außen kommenden allgemeinen wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Ihre Lösung hängt allein von der Ueberwindung der Weltwirtschaftskrisis ab. Sie ist nur durch gemeinschaftliche verständnisvolle Zusammenarbeit aller Länder zu erreichen und fordert die Aufgabe aller schutzzöllnerischer Bestrebungen, sowie den Aufbau eines regen Weltwirtschaftsverkehrs. Die Welt leidet bis heute unter der durch den Krieg erfolgten gewaltsamen Unterbrechung friedlichen Zusammenwirkens. Jedoch zeigt sich seit 1932 in einer Reihe von Ländern und Wirtschaftszweigen eine langsame Erholung von der Krise und der Beginn eines konjunkturellen Wiederaufstiegs. In seiner Rede, anläßlich der im April 1935 veranstalteten traditionellen Jahresversammlung der Gesellschaft der Freunde des Ibero-Amerikanischen Instituts in Hamburg, warnte aber Reichsminister und Reichsbankpräsident Dr. Schacht davor, die Bedeutung dieser Besserungstendenzen zu überschätzen, da sich noch überall, wohin man sehe, die gesunden Auftriebskräfte der Wirtschaft an den Folgen der früheren politischen Fehler stoßen. Immerhin erfolge der Start der Weltwirtschaft nicht, wenn man der Entwicklung tatenlos zusehe. Diese Erkenntnis sei es, welche der Wirtschaftspolitik des nationalsozialistischen Deutschlands ihren Stempel aufdrücke. Aktives Zupacken, statt passiven Abwartens sei die Losung! Die Aktivität der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik führte in Deutschland seit 1932 zu einer kräftigen Ausweitung der wirtschaftlichen Tätigkeit. Industrielle Erzeugung und Einzelhandelsumsätze konnten sich erhöhen, auch die Einkommen sind wenigstens zum Teil

gestiegen. Was die Arbeitslosigkeit betrifft, so muß gesagt werden, daß sie ganz wesentlich verringert wurde. Es ist notwendig, wieder in einen reibungslosen weltwirtschaftlichen Austausch zu treten. Das deutsche Volk, ein Volk der Arbeit, kann auf die Dauer auf den Handel mit anderen Völkern nicht verzichten ohne seinen Lebensstandard preiszugeben. Deutschland ist auf die Einfuhr von Rohstoffen zur Verarbeitung zu industriellen Erzeugnissen angewiesen, andererseits aber auch auf die Ausfuhr seiner Fertigwaren, um die Versorgung seiner Bevölkerung mit lebenswichtigen Gütern und Kulturgütern, der deutschen Lebensart entsprechend, zu gewährleisten. Die Schaffung einer Autarkie ist für Deutschland auf Grund seiner räumlichen und natürlichen Bedingungen unzweckmäßig und unerwünscht. Es ist deshalb klar, daß es sich bei den devisentechnischen Maßnahmen, zu denen sich die Reichsregierung zwecks Beeinflußung der Handelsbilanz entschloß, um Notmaßnahmen handelt. Kontingentierungen, Zollerhöhungen, Währungsabwertungen und nicht zuletzt die durch die Kreditabziehungen von 1930 und 1931 bedingte Erschöpfung, der Devisenreserven, gaben Anlaß zur Einfuhrdrosselung, um der Passivität der deutschen Handelsbilanz entgegenzuwirken. Es mußte dieser Weg gegangen werden, nachdem die Möglichkeit einer Ausfuhrsteigerung bis jetzt nicht gegeben ist. Dabei ist man sich deutscherseits bewußt, daß nur durch die Wiederbelebung des internationalen Warenaustausches die endgültige Lösung aus den wirtschaftlichen Wirren erfolgt. Wie Reichsminister Dr. Schacht in seiner Rede in der Gesellschaft der Freunde des Ibero-Amerikanischen Instituts in Hamburg ausführte, ist Deutschland auf dem Gebiet der internationalen Wirtschaft auf ausländische Partner angewiesen, welche ebenfalls von dem Bestreben nach wirtschaftlichem Wiederaufbau beseelt sind. Es bleibt nur zu wünschen, daß sich solche Partner bald finden möchten.

Literatur-Verzeichnis.

Andree: Geographie des Welthandels.

Arndt, P.: Lohngesetz und Lohntarif, Frankf. a. M. 1926.

— Der Schutz der nationalen Arbeit, Jena 1925, 2. Aufl.

— Das Ende des Laissez-faire?, in Weltwirtschaftl. Archiv, Zeitschrift des Institus für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Univ. Kiel, Bd. 25 (1927), I).

— Arbeiterschaft und Handelspolitik, in „Neue Grundlagen der Handelspolitik, Herausgeber Franz Eulenburg, München und Leipzig 1925".

Dietzel, H.: Die klassische Wertheorie und die Theorie vom Grenznutzen, in „Jahrbücher f. Nationalökonomie und Statistik, 1890, Bd. 20".

— Zur klassischen Wert- und Preistheorie, in „Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, Jena, 1891, Bd. I".

Eicker, E.: Der Aufbau der deutschen Fahrradindustrie, Diss. Köln, 1928.

Erdmann-Königs-Warenkunde, Bd. 2, Leipzig 1925.

Krieger, K.: Die mittelfränkische Industrie in der deutschen Volkswirtschaft und auf dem Weltmarkt, München 1920.

Kuhlo, M.: Die Hochkonjunktur der deutschen Fahrradindustrie in den Jahren 1919—1925, Diss. Gießen, 1927.

v. Lersner: Volkskommentar des Friedensdiktats, Berlin, 1921.

Seyfert, O. E.: Die deutsche Fahrradindustrie, Diss., Heidelberg, 1912.

Sieveking, H.: Geschichte der gewerbl. Betriebsform, im „Grundriß der Soz. Oekonomik, Bd. 6, Tübingen 1923.

Schütz, W.: Japan, Berlin, 1930.

Schwiedland, E.: Der Wettkampf der gewerbl. Betriebsformen, in „Grundriß der Soz. Oekonomik, Bd. 6, Tübingen 1923".

Staatskonjunktur: Die Deutsche Wirtschaft 1934, Franz Wolf, Frankf. a. M. 1935.

Verein Deutscher Fahrradindustrieller, e. V., Berlin, Bericht für das Geschäftsjahr 1928/29.

Verein Deutscher Fahrradindustrieller, e. V., Berlin, Bericht für das Geschäftsjahr 1929/30.

Verein Deutscher Fahrradindustrieller, e. V., Berlin, Bericht für das Geschäftsjahr 1930/31.

Verein Deutscher Fahrradindustrieller, e. V., Berlin, Festschrift zum 40jährigen Bestehen von 1888—1928.
Weber, Adolf: Der Kampf zwischen Kapital und Arbeit, 1930.
Weber, Alfr.: Ueber den Standort der Industrien, Teil I u. II, Tübing., 1909.
— Industrielle Standortslehre (Allgem. u. kapitalistische Theorie des Standorts) in Grundriß d. Soz. Oekonomik Bd. 6.
„Der Arbeitgeber", Bd. 1926 u. 1930.
Der Praktische Betriebswirt Nr. 4, April 1934, H. Hibernius, Die Kartellidee im nationalsozialistischen Staat.
Jahrbücher des Statistischen Reichsamt Berlin, 1927—1931.
Monatshefte „ „ „ „ 1932—1934.
Nachrichtenblatt für Ein- und Ausfuhr, 1925/26.
Magazin der Wirtschaft 1929.
Sammelmappe des auswärtigen Amts, Zweigstelle Nürnberg.
Schmollers Jahrbuch, Jahrgang 1900, Rud. Lerch, Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft.
Statistik der gewerblichen Betriebszählung von 1925 und 1933.
Vierteljahreshefte zur Konjunkturforschung, 1928/29.
Wirtschaft und Statistik, 1929.
Wirtschaft des Auslands, 1928.
Wirtschaftskurve der Frankfurter Zeitung 1928—1932
Wirtschaftsdienst 1929/30.
Wörterbuch der Volkswirtschaft, herausgegeben von Elster, Jena.
Bayerische Staatszeitung 1925/26.
Berliner Tagblatt, 1926.
Deutsche Bergwerkszeitung, 1930 und 1932, 1933/34/35.
Deutsche allgemeine Zeitung 1928—31.
Frankfurter Zeitung, 1926—30.
Fränkischer Kurier, 1928/29—1935.
Industrie- und Handelszeitung, 1927—1931.
Nürnberger Zeitung, 1930/31/32/33/34/35.
Radmarkt 1931.
Vorwärts, 1928,
Zentralarchiv für Politik und Wirtschaft, 1931.

Lebenslauf.

Am 8. August 1906 zu Nürnberg geboren, besuchte ich dortselbst seit 1917 die Oberrealschule und verbrachte nach erworbener Obersekundareife im Anschluß eine dreijährige kaufmännische Lehre und Praxis. Hierauf studierte ich seit 1927 in Nürnberg Wirtschafts- und Sozialwissenschaften und erwarb nach vorher erfolgreich abgelegter Sonderreifeprüfung und Fachprüfung im Jahre 1930 das kaufmännische Diplom. In den Jahren 1931—33 bereitete ich mich in viersemestrigem Weiterstudium in Frankfurt a. M. auf das wirtschaftswissenschaftliche Doktorexamen vor, welches ich im Juni 1936 mit Erfolg ablegte.